

La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 5 Décembre 1935, à 14 heures

PAR

E. M. Maurice LEMOINE

JURY DE LA THÈSE

Président : M. de GEOUFFRE DE LAPRADELLE, *Professeur*

Suffragants { MM. BASDEVANT, *Professeur*
CASSIN, *Professeur*

PARIS

LIBRAIRIE PICART

59, Boulevard Saint-Michel, 59

1935



Digitized by the Internet Archive
in 2026

La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 5 Décembre 1935, à 14 heures

PAR

E. M. Maurice LEMOINE

JURY DE LA THÈSE

Président : M. de GEOUFFRE DE LAPRADELLE, Professeur

Suffragants { MM. BASDEVANT, *Professeur*
CASSIN, *Professeur*

PARIS

LIBRAIRIE PICART

59, Boulevard Saint-Michel, 59

—
1935

La Faculté n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

L'aviation a créé une source nouvelle de dommages. Elle a fait naître le danger venant du ciel du fait de l'homme. Les plus gros météores sont choses légères comparés à ces avions de plus de 30 tonnes susceptibles de venir s'écraser au sol, tuant les êtres, transperçant les toitures, abattant les murs les plus solides et allumant des incendies violents avivés par les flots d'essence s'échappant des réservoirs crevés.

Le survol des agglomérations est généralement interdit. Mais la tendance actuelle est de créer, dans les grandes villes du moins, des aérodromes d'accès facile et rapide pour les voyageurs et en conséquence situés dans les villes mêmes. Tempelhof est dans Berlin, l'aéroport du Bourget est, sur certains côtés, bordé de maisons. Qu'une perte de vitesse survienne au départ ou à l'arrivée et l'avion s'abat, pouvant causer les pires dommages.

L'accident est imprévisible et il n'est pas possible de s'en préserver. Une personne repose chez elle, loin de la route, à l'abri, pense-t-elle, de tout danger et un avion dont le pilote n'est plus maître vient éventrer le mur de sa maison et la blesser.

Le propriétaire ne peut interdire le survol de sa propriété et reste passif et vulnérable à l'égard du danger aérien.

Les avions sillonnent le ciel, de jour en jour plus nombreux, accomplissant annuellement des dizaines de millions de kilomètres. Leurs parcours tracent sur tout le globe un réseau toujours plus serré. Il n'est plus de lieu, dans les Etats modernes du moins, qui ne court le risque de voir s'abattre sur lui un aéronef égaré dans la brume et qui ne soit à la merci du danger « aérien ».

Fort heureusement, ce danger n'est pas considérable et l'importance qu'une imagination un peu trop prompte à s'émouvoir lui donnerait, au point de le considérer comme générateur

d'un risque courant, serait en totale contradiction avec les faits. Pour que se produisent les conséquences dommageables aux tiers d'un accident, il faut une série de circonstances très exceptionnellement réunies. La surface habitée ou bâtie est très faible comparée aux immenses espaces de terre nue. Le plus souvent, dans sa chute, l'avion ne fait que labourer un petit coin du sol.

Les statistiques générales manquent pour illustrer cette observation. Il est cependant possible de donner quelques chiffres. Quelques accidents bien connus ont été particulièrement graves : celui de juin 1933 survenu lors d'un meeting d'aviation à Essey-les-Nancy, qui a fait quarante victimes; celui de Los Angelès en mars 1933, qui a fait quinze victimes et provoqué l'incendie de 3 immeubles. Mais ces catastrophes sont très rares. A la Conférence de Rome de mai 1933, quelques chiffres ont été cités qui donnent une indication assez nette sur le peu de gravité ordinaire des accidents aux tiers. M. Ide a informé la Conférence que les statistiques des accidents causés aux tiers par l'aéronautique civile des Etats-Unis indiquent 187 accidents en 1931 et 129 en 1932. Le total des indemnités versées pour les accidents survenus en 1931 ne s'est élevé, à ses dires qu'à 411.000 francs et celui des indemnités versées pour ceux de 1932 à 310.000 francs. M. Richter a déclaré que, d'après les renseignements qu'il possédait, pour 200 à 300 dommages causés annuellement aux tiers en Allemagne durant les années 1930, 1931, 1932, la somme totale des indemnités versées annuellement n'a pas atteint 485.000 francs.

Les accidents causés aux tiers durant l'année 1933, par les Compagnies de Navigation Aérienne françaises suivantes : Air-Orient, Air-Union, Société Générale de Transports Aériens et Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, ont donné lieu au paiement d'indemnités s'élevant au total à une somme légèrement inférieure à 160.000 francs. Ce chiffre est, pour sa presque totalité, constitué par la réparation du dommage causé à Beauvais, le 16 novembre, à une usine dans la cour de laquelle est venu s'abattre un avion postal. En 1934, les avions de la Compagnie Air-France, qui ont parcouru près de 11 millions de kilomètres, ont provoqué 15 dommages aux tiers qui ont

donné lieu au paiement d'un total d'indemnités un peu inférieur à 110.000 francs. Durant les 6 premiers mois de 1935, ils ont causé 4 dommages aux tiers à la surface. Trois d'entre eux sont liquidés et ont donné lieu au paiement d'une indemnité globale un peu inférieure à 15.000 francs.

La plupart des dommages causés l'ont été à la suite d'atterrissages forcés auxquels des pannes ont contraint le pilote. Toutefois, il faut citer, en 1934, 2 accidents causés par l'antenne : l'un à Rangoon qui a blessé grièvement un coolie, l'autre, sans gravité, qui a produit quelques dommages à une ligne téléphonique en Tchécoslovaquie. Ces derniers chiffres, dont l'exactitude est certaine, confirment bien ceux indiqués à la Conférence de Rome et démontrent que si l'esprit permet d'imaginer des accidents aux très lourdes conséquences pour les tiers, la réalité ne nous en offre, sauf de très rares exceptions, que de faible importance.

A qui soutiendrait que les accidents seront sans cesse plus nombreux et s'accroîtront en nombre et en importance, avec le nombre et l'augmentation du tonnage des aéronefs, il faudrait répondre que la technique se perfectionne de jour en jour et fabrique des appareils de plus en plus sûrs. Les appareils multimoteurs ont de moins en moins à redouter la panne en vol. Les matériaux employés et les méthodes de construction font régresser constamment le risque de casse en l'air. La radiotélégraphie, la radiogoniométrie relient toujours plus étroitement l'appareil au sol, le conseillent dans son vol et le guident dans ses atterrissages. Le pilotage sans visibilité triomphe de la brume et de l'obscurité. Les appareils de pilotage automatique donnent aujourd'hui de très bons résultats et tout porte à croire qu'ils en donneront sous peu d'excellents. Des systèmes sont à l'étude qui auront pour effet de vaincre les difficultés de l'atterrissage. Le risque de l'air subsistera sans doute toujours, mais l'intelligence humaine le limite de plus en plus étroitement et arrivera sûrement à le réduire à des proportions aussi faibles que le risque des autres moyens de locomotion terrestres ou maritimes. Dès à présent, j'ai moins de crainte, passager en vol d'une compagnie de transports

aériens, que voyageur en automobile sur une grande route parcourue de voitures.

! *
! * *

La conquête de l'air est récente. La prise de possession réelle par l'homme de l'espace aérien a été précédée d'une période d'études et de tâtonnements. Elle n'a paru possible longtemps que par les plus légers que l'air, puis, peu à peu, le plus lourd que l'air est né, doué d'une vitalité énorme, d'une force de multiplication abondante et vite situé à la première place parmi les engins nous donnant la maîtrise de l'atmosphère.

Le sentiment du risque qu'à créé cette nouvelle forme de l'activité humaine, comme cette activité elle-même, n'est que lentement et graduellement venu à notre conscience. Il n'en pouvait être autrement. Les premiers vols n'étaient qu'exceptions : expériences scientifiques isolées, tentatives sportives ou manifestation spectaculaires. On ne l'a pas réglementé spécialement. Songerait-on à édicter des règles de responsabilité particulières pour l'équilibriste qui, sur la place publique, fait à 20 pieds du sol des acrobaties sur fil de fer, au risque, en se rompant le cou, de venir assommer quelques spectateurs au sol ! Les acrobates sur fil de fer se donnant en spectacle en plein air sont insuffisamment nombreux pour qu'on pense à légiférer à leur sujet. Qu'un accident survienne de leur fait et on appliquera le droit commun de la responsabilité.

Il n'en a pas été autrement, à l'origine de leur existence, pour les aéronefs. Il ne semble pas que, durant de longues années, l'opinion publique ait été attirée par les problèmes de responsabilité que pouvait proposer la navigation aérienne naissante. C'est peut-être tout simplement que ces problèmes ne se posaient pas.

Y a-t-il beaucoup à redouter des ballons à air chaud ou à hydrogène qui s'élèvent seuls dans le ciel, sans navigateur, sans nacelle ? Bien vite, il est vrai — nous sommes en 1783 — les montgolfières et les ballons à hydrogène vont transporter dans leur course aveugle les premiers navigateurs aériens. Mais les terriens ont bien peu à craindre de ces « Icare » audacieux que

leurs machines emportent loin de terre. Ces machines sont en petit nombre. Leur vitesse est lente et leur masse petite. La jurisprudence nous donne bien l'espèce d'un dommage causé aux tiers par l'éclatement du gaz d'éclairage échappé de l'enveloppe crevée d'un ballon mais, à en juger du moins par ses répertoires, le cas est exceptionnel !

Avec les dirigeables, les matériaux solides concourant à la construction des appareils augmentent en volume et en masse, accroissant la force vive et le « potentiel » de dommages.

Surviennent enfin les plus lourds que l'air. L'homme asseoit de plus en plus son emprise sur l'air. Les engins volants se font de plus en plus nombreux. Leur caractère d'exception va s'atténuant. C'est alors que survient la grande guerre. Elle emporte avec elle et force le développement du machinisme. L'aviation va, à des fins meurtrières, progresser à pas de géant. On perfectionne les appareils, on les multiplie, on honore les aviateurs et la conquête de l'air se poursuit fébrilement.

De tout cet effort guerrier va naître, cependant, le fruit qui, dans la paix, va mûrir pour donner naissance à l'industrie nouvelle des transports aériens.

Industrie attachante entre toutes ! Non seulement parce qu'elle justifie les ambitions les plus hautes de l'homme, captant les forces naturelles, mais aussi et surtout parce qu'elle fait naître une activité humaine vraiment internationale, méconnaissant les frontières, rapprochant immédiatement les nations dans le temps et dans l'espace et permettant ainsi la foi en un rapprochement moral, germe de Paix. A ceux des « clercs » qui ont substitué dans leurs recherches et dans leurs prônes l'intérêt du citoyen à l'intérêt de l'Homme, elle pose des problèmes qui ne peuvent être efficacement résolus que sur le plan international et qui, contraignant à une renonciation partielle des données contradictoires des « génies nationaux » oblige l'esprit à la recherche de solutions valables pour tous les hommes et partout, l'habituant par ce moyen aux solutions de conciliation sans lesquelles il n'est point d'entente générale possible.

Aujourd'hui, les lignes aériennes desservent le monde en tous sens ; jour et nuit, l'avion transporte passagers, postes, messageries, traversant les continents, franchissant les mers et sup-

primant les distances. Alors que le chemin de fer est bloqué dans les neiges, l'avion survole les nuages et passe, achevant son étape. Chaque semaine des aéronefs traversent l'Atlantique, de l'Afrique à l'Amérique du Sud; demain, ils traverseront l'Atlantique Nord, assurant un service régulier entre l'Ancien Continent et les Etats-Unis. Les clubs d'aviation se multiplient et les touristes aviateurs sont, sans cesse, plus nombreux. L'aviation a, dès à présent, conquis une place dans les modes de locomotion humains, place que l'avenir lui réserve de plus en plus grande !

*
* * *

Quand les engins volants deviennent nombreux, et dès avant la guerre, les juristes commencent à s'intéresser aux problèmes de responsabilité qu'ils soulèvent. « On n'échappe pas aux juristes ». Des comités se créent, des conférences internationales s'organisent, des projets de loi sur la navigation aérienne s'élaborent. Mais, lorsqu'éclate la guerre, il n'existe que quelques textes d'ordre surtout réglementaire négligeant les questions de droit privé. C'est ainsi, par exemple, qu'en France existe le décret du 21 novembre 1911 (complété et modifié par le décret du 17 décembre 1913) créant le permis de navigation, le certificat de navigabilité, le brevet de pilote, le livre de bord, etc.

A la vérité, le 7 mars 1913, est déposé sur le Bureau de la Chambre un projet de loi en 41 articles, dont certains visent des questions de responsabilité civile, mais ce projet n'est pas voté.

Il faut attendre la fin de la guerre pour voir apparaître dans la plupart des Etats des lois sur la navigation aérienne. Toutes ces lois contiennent des dispositions relatives à la responsabilité civile des aéronefs à l'égard des tiers, objet de la présente étude. Lors de l'examen qui en sera fait, il apparaîtra qu'elles donnent à ces problèmes de responsabilité des solutions différentes, soumettant ainsi l'avion dans ses voyages à travers le monde à des responsabilités inégales basées sur des principes différents et lui rendant très difficile la faculté de se garantir

contre elles, dans l'ignorance où il se trouve de celles qui lui seront applicables. A une activité qui échappe aux cadres des frontières, il faut une règle internationale. La nécessité de cette règle a été rapidement admise par la plupart des Etats. Nous assistons actuellement à un important mouvement vers l'unification du droit aérien.

Ce mouvement s'est traduit, en matière de responsabilité des aéronefs à l'égard des tiers par l'élaboration de la Convention de Rome qui a recueilli, en mai 1933, la signature de 19 Etats et qui attend pour entrer en vigueur la ratification de 5 des parties signataires. C'est elle qui dictera bientôt la règle internationale.

Cependant, tout comme la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, elle ne vaudra que pour l'activité aéronautique internationale et laissera subsister, pour la navigation à l'intérieur des Etats, les législations nationales.

C'est pourquoi l'étude de ces dernières s'avère nécessaire avant que soit exposé et étudié le système de responsabilité établi par la Convention de Rome. Cette étude préalable se justifie aussi parce que la Convention de Rome est la plus tard venue des textes réglementant la matière. Son élaboration a été influencée par les lois existantes et les discussions auxquelles elle a donné lieu ne se pourront bien comprendre qu'après qu'auront été mis en relief les principaux systèmes existant dans les différents pays. La Convention de Rome fera ainsi, tout naturellement, l'objet de la dernière partie de cette étude, la première partie étant consacrée à quelques-unes des plus caractéristiques des lois internes, dans celles-ci la place la plus importante étant faite à la loi française. Toutefois, préalablement et dans un premier chapitre, nous verrons quelle application a été faite, dans notre pays, du droit commun à la responsabilité des aviateurs à l'égard des tiers à la surface en l'absence de loi spéciale à la navigation aérienne.

Nous serons ainsi amenés à rencontrer tous les systèmes de responsabilité pour actes illicites existant dans les Etats modernes. Du système classique de la responsabilité fondée sur la faute, nous arriverons à la responsabilité fondée sur le risque.

Pour bien saisir les nuances des systèmes rencontrés, il

me paraît opportun de rappeler très rapidement les traits essentiels des systèmes types de responsabilité pour actes illicites et d'indiquer brièvement quelles sont les conséquences pratiques de chacun d'eux quant à l'établissement et à l'étendue de la responsabilité des aéronefs.

*
**

La responsabilité pour actes illicites exige, dans tous les systèmes, l'existence de deux éléments : 1° il faut un préjudice qui ne résulte pas de l'inexécution d'un contrat; 2° il faut un lien de causalité entre le préjudice et une activité pouvant être rattachée à la personne déclarée responsable.

Où les systèmes se différencient, ce sont sur les caractères que doit présenter cette activité pour engendrer une responsabilité. Dans le système classique, cette activité doit être entachée de faute. Dans le système de la responsabilité objective, la faute n'est pas nécessaire pour que la responsabilité soit encourue. Entre ces deux systèmes opposés s'en placent d'intermédiaires qui conservent comme fondement à la responsabilité la notion de faute mais qui, dispensant la victime de rapporter la preuve de son existence, la présument et ne permettent au présumé responsable que l'administration plus ou moins aisée de la preuve de son irresponsabilité.

Système classique basé sur la faute

Pour qu'un dommage occasionné à un tiers donne lieu à réparation de la part de celui qui l'a causé, il faut qu'il y ait eu de la part de ce dernier une faute. Cette faute pourra être plus ou moins caractérisée; elle pourra provenir d'une maladresse, d'une faiblesse, d'un mauvais choix, d'une simple négligence, d'une imprudence, mais elle devra exister. Pas de faute, pas de responsabilité. « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un; s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est que l'ouvrage du sort dont chacun doit supporter les chances ».

mais s'il y a faute ou imprudence, quelque légère que soit leur influence sur le dommage commis, il en est dû réparation (1).

C'est la responsabilité édictée par les articles 1382 et 1383 de notre Code Civil. La victime ne pourra obtenir réparation que s'il y a eu faute et c'est sur elle que pèsera la charge d'éprouver l'existence. Si la faute n'existe pas, c'est-à-dire si l'événement qui a donné naissance au dommage est dû au fait d'un enfant, d'un fou, d'un irresponsable (dans notre droit français tout au moins), au fait du prince, au cas fortuit ou à la force majeure, ou si la victime ne peut établir la faute de l'auteur du dommage, il n'y a pas de responsabilité et pas d'obligation de réparer.

Cette règle nous vient de l'Ancien Droit, c'est-à-dire d'une époque où l'activité des hommes s'exerçait sur un même plan, la surface du globe, à une allure peu sujette à variations, allant du pas de l'homme au galop du cheval, aisément visible et contrôlable; où elle s'exerçait par l'intermédiaire d'outils à main ou de machines simples qui ne pouvaient créer de grandes inégalités techniques et fournir à quelques-uns des instruments particulièrement dangereux pour tous les autres. Les moyens appartenant à chacun pour nuire à autrui dans son activité étant sensiblement les mêmes, l'égalité régnait à peu près à l'égard de la règle de droit, chacun étant, théoriquement du moins, appelé à jouir ou à souffrir également du principe faisant supporter définitivement à la victime les dommages issus des coups du sort et non dus à une faute.

Si ce système se trouvait appliqué aux accidents causés aux tiers par les aéronefs, tous ceux dus à la force majeure ou au cas fortuit seraient supportés par la victime. Celle-ci, hors ces cas, serait en outre le plus souvent dans l'impossibilité d'administrer la preuve d'une faute commise par l'aviateur, en particulier chaque fois que cette faute aurait été commise dans le ciel où il lui était impossible d'en prendre connaissance et *a fortiori* d'en rapporter la preuve.

(1) Tarrille, dans son discours au Corps législatif. Séance du 19 pluviose, an XII.

L'application d'une responsabilité fondée sur la faute devant être prouvée par la victime aboutirait donc très souvent à innocenter les aviateurs et à faire supporter définitivement par leurs victimes les dommages qu'ils occasionnent. On comprend dès lors que le législateur français ait donné à la victime de l'aéronef, pour obtenir réparation, d'autres moyens que celui fourni par les articles 1382 et 1383 et que sa conduite soit en cela conforme à celle de la plupart des législations nationales.

Systèmes basés sur des présomptions de faute

Dans l'Ancien Droit, et plus encore actuellement, il existe des dommages pour lesquels il est particulièrement difficile à la victime de rapporter la preuve de la faute du responsable. Pour tenir compte de ces cas et lui permettre d'obtenir généralement réparation, le législateur a recours au procédé des présomptions qui déplacent le fardeau de la preuve et rendent responsable de plein droit une personne déterminée, à charge pour elle de se disculper. Elle le fera en prouvant, soit simplement que le dommage n'est pas dû à sa faute, soit, cette preuve étant parfois tenue pour insuffisante, qu'il est dû au cas fortuit, à la force majeure, à la faute de la victime et parfois au fait d'un tiers.

C'est le système de l'article 1384 de notre Code civil, dans l'esprit de ses rédacteurs, visant quelques cas où le fait personnel du responsable n'est pas apparent et se manifeste à travers des choses ou d'autres individus : le préposé, le mineur, l'apprenti, l'animal, le bâtiment, etc...

C'est ce système de présomption qui a été considérablement étendu depuis par la jurisprudence, interprétant d'une manière neuve l'article 1384. On sait qu'avec cette nouvelle interprétation, on est présumé responsable des dommages causés par la chose que l'on a sous sa garde, que la chose se soit trouvée ou non aux mains de l'homme au moment où le dommage a été causé, et que pour échapper à cette présomption il faut prouver le cas fortuit, la force majeure ou, parfois, la faute de la victime.

En appliquant cette règle à l'aviateur, on arrive à le rendre responsable de tous les dommages qu'il cause, sauf à lui à prouver que le dommage a été causé par un cas fortuit, la force

majeure ou, parfois, le fait d'un tiers ou la faute de la victime. Sa responsabilité n'est donc pas absolue, la présomption pesant sur lui n'est pas irréfragable et la réparation du dommage ne lui incombe pas toujours. En particulier, pour les accidents nés en l'air et provoquant des dommages au sol, il lui est souvent possible d'alléguer la force majeure sans que la victime ait la possibilité de démontrer l'inexactitude du fait allégué auquel elle n'a pu être témoin. De nombreux dommages peuvent ainsi être supportés définitivement par elle.

Système de la responsabilité fondée sur le risque

La responsabilité fondée non plus sur la faute, mais sur le risque, dite encore responsabilité objective, n'admet, elle (et sous réserve du cas de faute de la victime), aucune exonération et refuse à l'auteur du dommage le droit de se disculper en faisant valoir, à sa décharge, la force majeure, le cas fortuit, le fait d'un tiers ou quelque autre excuse que ce soit.

Cette théorie, qui a pris naissance chez les criminalistes de l'école positiviste, a empiété peu à peu sur le domaine du droit civil. Elle a eu et compte encore d'ardents défenseurs. Nous n'avons pas ici à prendre parti sur elle et devons nous borner à reconnaître son existence et à constater qu'elle a, dans une certaine mesure, conquis droit de cité. Sans prétendre exposer les différentes justifications qu'on a proposé de lui donner, nous croyons devoir néanmoins citer rapidement deux des arguments émis en sa faveur.

Qui, de son auteur ou de sa victime, doit supporter le dommage ?

Si l'auteur a commis une faute, l'accord est général pour décider qu'il en supporte les conséquences. Il est juste qu'il en soit ainsi.

Mais s'il n'a commis aucune faute ? Que la victime supporte alors tout le poids du dommage, déclare la doctrine classique. A cela, les défenseurs de la théorie du risque répondent : Pourquoi la victime et non pas l'auteur ? N'est-il pas plus équitable que les conséquences de l'acte dommageable pèsent sur celui qui l'a commis plutôt que sur la victime dont le rôle a été pure-

ment passif ? Si l'acte n'avait pas été commis, il n'y aurait pas eu de dommage. Que celui à l'activité duquel il doit d'exister en subisse les effets. Au surplus, fait-on observer, si cet acte, au lieu d'être dommageable, avait été profitable, son auteur aurait-il songé à en donner le profit à autrui ? Qu'il garde pour lui le dommage comme il aurait gardé le bénéfice.

Le deuxième argument que nous voulons citer est tiré des inégalités de puissance dommageable, de situations et de moyens économiques existant entre les individus, les mettant dans un état de soumission très inégal à l'égard de la règle classique de responsabilité.

Soit un vagabond sans aucun bien. Quel risque fait courir à autrui son activité (qui, par hypothèse, n'est pas considérée comme intentionnellement malfaisante) ? Il ne peut écraser son prochain en marchant. Son geste maladroit n'a comme puissance que celle de la force physique d'un homme, qui est faible. Il n'a pas de machine pour multiplier cette force. Il est pratiquement inoffensif dans son activité.

L'automobiliste qui circule à 100 kilomètres à l'heure est, au contraire, un danger public. La marche de son bolide est redoutable. Un geste maladroit de lui, une rupture mécanique, et la voiture fait une embardée, écrasant notre vagabond.

L'automobiliste qui jouit des avantages et du plaisir que lui procure sa machine peut écraser le vagabond. Le vagabond ne peut écraser l'automobiliste. Dans l'exercice de leur activité respective, le premier échappe au second, le deuxième ne peut être que victime. Dans ces conditions, l'automobiliste qui crée un risque, une source de dommages en circulant en voiture, ne doit-il pas réparation si le risque se réalise, même fortuitement ? N'est-ce pas plus moral et équitable que de faire subir ce risque au vagabond ? « Le hasard ne doit pas fonctionner comme répartiteur de dommages. » « L'incidence fortuite ne saurait être maintenue définitivement sans injustice (1). » Et cela d'autant plus que le hasard ne peut aller que de l'automobiliste au vagabond. Il n'y a pas entre eux cette égalité de puis-

(1) Josserand, Transports, 2^e édition, n° 1016.

sance qui leur permettrait de profiter également d'une exonération de responsabilité en cas d'activité malfaisante mais non fautive.

Cette responsabilité basée sur le risque ne s'est pas substituée à celle fondée sur la faute, qui reste celle de droit commun. Elle a reçu des critiques sévères. Planiol, en particulier, s'est élevé vigoureusement contre elle : « Cette nouvelle doctrine (du risque), loin d'être un progrès, constitue un recul qui nous ramène aux temps barbares, antérieurs à la loi Aquilia, où l'on s'en tenait à la matérialité des faits. Des règles formulées par cette loi, l'idée de faute a été lentement dégagée par les jurisconsultes, à l'aide d'un long trait d'analyse qui serait à recommencer si l'idée simpliste du risque l'emportait (1) ».

La jurisprudence, dans sa très grande majorité, est restée fidèle à la doctrine classique (2).

La théorie du risque a cependant pénétré dans le droit positif. Le législateur français l'a admise à plusieurs reprises (Loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, loi du 17 avril 1919 sur les dommages de guerre, etc.) et, en particulier, ainsi que nous le verrons bientôt dans le Code de l'Air. La jurisprudence, elle-même, a été influencée par elle si elle ne l'a pas admise intégralement. C'est sous son influence que s'est produit le grand effort doctrinal et jurisprudentiel qui a abouti à l'extension de l'art. 1384, 1^{er} alinéa, et au renforcement de la présomption qu'il édicte. La jurisprudence a fini, dans ce domaine, par retenir comme ayant un caractère fautif des faits complètement indépendants de la volonté du responsable (bris de la direction d'une automobile, éclatement d'un pneu, etc.) appréciant toujours plus étroitement les notions de force majeure et de cas fortuit dont elle admet de plus en plus difficilement l'excuse. Bien plus, l'idée du risque l'a fortement pénétrée puisque c'est sur elle que la Cour de cassation s'est fondée pour rejeter l'application de l'art. 1384 et imposer celle de

(1) Planiol et Ripert. Traité élémentaire de Droit civil, t. II, n° 863 *ter*.

(2) Voir H. et L. Mazeaud. Traité de la Responsabilité civile, t. I, p. 83 et s. (2^e édition).

l'art. 1382 aux passagers transportés bénévolement en automobile.

Cette jurisprudence nouvelle née, pour une grande part, du souci de protéger les tiers victimes des accidents d'automobiles, on aurait pu songer à l'étendre aux accidents causés par les aéronefs. Mais nous avons vu (1) qu'elle aurait bien souvent laissé la victime sans réparation. La responsabilité fondée sur le risque évitait cet inconvénient. Puisque le législateur l'a parfois acceptée, pouvait-il la repousser dans un domaine où les diverses considérations émises en vue de sa justification trouvent leur maximum de force et de valeur ?

Entre l'aviateur et les tiers: « il n'y a pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, par d'égalité dans les situations respectives (2) ».

S'il est vrai, comme l'affirme le Conseil d'Etat (22 décembre 1924, D.H. 1926, p. 10), que : « les conditions particulièrement
« dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle
« imposent une aggravation de la responsabilité des chauffeurs,
« on conçoit que la même constatation soit de mise pour la circulation aérienne et qu'elle aboutisse à un renforcement de
« la responsabilité des pilotes, surtout à une époque où la voie
« des airs demeure le lot de quelques individualités et de quelques entreprises et ne peut donc être considérée comme la
« chose de la collectivité — à une telle inégalité dans le pouvoir
« de nuire et dans l'utilisation des machines volantes doit correspondre équitablement un aménagement plus strict de la
« responsabilité, conçu de telle façon que la situation soit juridiquement redressée au profit du public qui trouvera, dans
« le droit et devant les tribunaux, le maximum de sécurité et
« de praticabilité (3) ».

C'est pourquoi le droit aérien a fait bon accueil à la responsabilité objective. C'est elle qui détermine la responsabilité de l'aéronef à l'égard des tiers au sol dans notre loi française et

(1) Voir supra, p. 12.

(2) G. Ripert : Rapport présenté à la Société d'études législatives.

(3) Josserand. Les Transports, 2^e édit., n° 1022.

dans les lois de nombreux pays sur la navigation aérienne. Elle n'est cependant pas unanimement admise et nous rencontrerons des législations qui, fidèles à la doctrine classique, restent attachées à la notion de faute.

La Convention de Rome a ressenti les effets de ces divergences. Etablissant une responsabilité à base de risque, elle l'a atténuée en la limitant, dans le double but de donner un apaisement à ceux que choque une responsabilité indépendante de toute faute et d'adoucir la régime fait à l'aviation. Mais, en même temps, elle l'a parfois écartée pour lui substituer une responsabilité subjective, dans le dessein de se conformer aux données de la morale courante.

*
* *

Il aurait été sans doute logique d'exposer les différentes lois nationales en partant de celles qui exigent de la part de la victime la preuve de la faute, de l'aéronef pour aboutir à celles édictant une responsabilité objective. C'est ce qui sera fait pour les législations étrangères. Auparavant, il sera procédé à l'étude du droit français régissant la matière de la responsabilité civile des aéronefs à l'égard des tiers à la surface. Cette étude nous fera d'ailleurs parcourir, au raccourci, le chemin que nous suivrons dans les droits étrangers à travers les différents systèmes de responsabilité.

PREMIERE PARTIE

LES LOIS NATIONALES

CHAPITRE PREMIER

FRANCE

TITRE PREMIER. — AVANT 1924

Durant la période antérieure au 31 mai 1924, la France n'a pas de loi sur la navigation aérienne. Il existe quelques textes : décrets, règlements administratifs se rapportant à la matière, mais ils visent surtout des dispositions de police. Aucun d'entre eux ne touche aux questions de responsabilité qui restent soumises au droit commun.

Aucun texte original ne s'offre donc à l'étude pendant cette période. La jurisprudence, elle-même, est peu abondante et ne présente aucune particularité remarquable. Il n'est cependant pas sans intérêt, à mon sens, ne s'agirait-il que d'un intérêt de curiosité, de retrouver et signaler chez elle les grandes tendances qui se sont exercées dans le domaine de la responsabilité pour faits des choses, cherchant les unes à la limiter, les autres, qui l'ont emporté, à l'étendre jusqu'à sa teneur actuelle.

Il faut indiquer d'abord certaines décisions judiciaires rendues durant cette période qui semblent n'avoir eu en vue que l'art. 1382.

Les victimes d'un accident survenu lors d'un meeting durant lequel un aéroplane s'était abattu sur la foule ayant assigné le pilote et l'organisateur du meeting, le Tribunal Civil

de la Seine débouta les demandeurs (1). Il motiva sa décision sur l'absence de preuve d'une faute commise par les défendeurs.

« Attendu qu'il est impossible de dire qu'il y a eu défaut de précautions (c'est-à-dire faute de négligence) », dispose le jugement. Le Tribunal considère donc que les faits de la cause relèvent de l'art. 1382, sans songer à recourir aux prescriptions de l'art 1384.

Le Tribunal correctionnel d'Epervain rend, le 14 décembre 1911, un jugement dans le même esprit (2). Le bruit du moteur d'un appareil prenant son vol d'un champ où il avait été contraint d'atterrir avait effrayé un cheval attelé à une voiture. Le conducteur avait été renversé par l'animal affolé et avait eu la jambe cassée. Il s'était constitué partie civile. Il fut débouté de sa demande et le pilote acquitté. Le juge de l'espèce, comme celui du Tribunal de la Seine, se réfère à l'art. 1382. Il estima qu'aucune faute prouvée n'étant relevée à la charge du pilote, celui-ci ne devait pas être déclaré responsable :

« Attendu... que dans l'état actuel de l'aviation, il est bien « difficile de déterminer s'il y a eu faute ou cas de force majeure, que la science n'ayant pas encore créé des appareils « capables de maîtriser les forces de l'atmosphère, le doute « doit bénéficier au prévenu... »

Le juge statue en matière correctionnelle, il est vrai, mais il invoque ce motif pour débouter la partie civile de sa demande en dommages et intérêts.

Statuant en matière de dommages causés par le survol des propriétés, le Tribunal Civil de la Seine dispose, le 10 juin 1914 (3) :

« Attendu que... la circulation aérienne demeure, dans l'état « actuel de la législation, affranchie de toute entrave, et ne « saurait provoquer d'autres réclamations de la part des propriétaires au-dessus desquels on se livre à des exercices de

(1) R.J.I.L.A. 1910, p. 184.

(2) R.J.I.L.A. 1912, p. 243.

(3) D. 1914. 2.193.

« survol que celles qui se basent sur des fautes susceptibles, en
« dehors du fait isolé de survol, de constituer de la part des
« aviateurs des quasi-délits qui auraient été pour ces proprié-
« taires la source de dommages leur permettant de solliciter,
« selon les règles du droit commun, les réparations pécuniaires
« par application des dispositions de l'art. 1382 c. civ... »

Dans toutes ces espèces, le juge exige donc, pour déclarer l'aéronef responsable, que soit rapportée la preuve d'une faute à sa charge. La situation faite à la victime est donc assez dure, étant donné la difficulté qu'elle a le plus souvent, pour les raisons déjà mentionnées (1) de démontrer la faute de l'aviateur.

Cependant durant la même période, il se trouve des décisions qui, elles, font peser sur l'aéronaute la présomption de l'art 1384. Il en est une dans ce sens, rendue par le Tribunal Civil de la Seine le 24 janvier 1906 (2), qui est fréquemment citée.

Bacon pilotait un ballon gonflé au gaz d'éclairage au-dessus de Paris, se dirigeant vers le bois de Vincennes où il se proposait d'atterrir. Il volait bas, laissant pendre son guide-rope. Les habitants le croyant en danger saisirent le guide-rope et l'obligèrent à descendre dans une rue étroite malgré ses avertissements. L'enveloppe du ballon s'étant accrochée aux fenêtres fut crevée par les habitants qui cherchaient à la dégager avec divers instruments. Des déchirures de l'enveloppe et du clapet ouvert par Bacon, le gaz s'échappa et provoqua une explosion qui causa la mort d'une personne et différents autres accidents.

Le Tribunal déclara Bacon responsable en vertu de l'alinéa premier de l'art. 1384, en refusant d'admettre comme cas de force majeure la présence de cumulus qui l'avaient obligé à voler bas. Il retint toutefois, comme éléments d'atténuation, le fait que les passants, malgré les objurgations de Bacon, l'avaient contraint à atterrir et celui qu'ils avaient contribué à déchirer l'enveloppe du ballon :

« Attendu qu'en vue d'établir la responsabilité de Bacon,

(1) Voir supra, p. 11.

(2) D.P. 1907. 2.17.

« les demandeurs ont tout d'abord fondé leur instance sur
« l'art. 1382 et qu'ils ont offert de prouver par voie d'enquête
« certains faits qu'ils estiment de nature à établir une relation
« de cause à effet entre l'accident et les fautes personnelles de
« Bacon; qu'ils ont ensuite invoqué la responsabilité prévue par
« l'art. 1384 c. civ.

« Attendu que le défendeur oppose au moyen tiré de
« l'art. 1382 les constatations du dossier d'instruction et de
« l'expertise qu'il contient; que, pour combattre la présomption
« tirée de l'art. 1384, il invoque les cas fortuits résultants des
« faits que le ballon aurait rencontré des nuages dits cumulus,
« que son guide-rope aurait été saisi par des passants, enfin,
« qu'au moment de l'atterrissage, l'enveloppe aurait été crevée
« par des instruments employés par divers locataires de la
« maison portant le numéro 17 en vue de l'écarter de leurs
« fenêtres auxquelles elle s'était accrochée ;

« Mais attendu que ces faits ne constituent pas et ne pré-
« sentent pas le caractère de cas fortuit ou de force majeure
« susceptible de faire échec à la présomption de faute ;

« Attendu que le ballon n'était plus sous l'action mais sous
« la garde de son pilote, que l'art. 1384 c. civ. est applicable
« dans l'espèce, qu'il y a présomption de faute contre Bacon... »

C'est l'application à l'aviateur de la responsabilité pour faits des choses de l'alinéa premier de l'art. 1384. On peut noter au passage que le juge se réfère à cet article parce qu'au moment de l'explosion, la chose n'était plus aux mains de l'homme, ainsi qu'il prend le soin de l'expliquer. C'est encore la période antérieure à l'interprétation généralisée de l'art. 1384 qu'ont provoquée les accidents d'automobiles et qui n'exige plus, pour sa mise en jeu, que l'instrument du dommage ne soit pas, au moment du sinistre, sous la conduite du gardien. C'est pourquoi, il est vraisemblable que si Bacon n'avait pas été à terre au moment de l'éclatement, le Tribunal aurait considéré que l'affaire relevait de l'art. 1382 et non de l'art 1384.

Il est une autre décision qui fait appel à l'art. 1384 qui mérite tout particulièrement d'être rapportée encore qu'émanant d'une juridiction inférieure. Elle marque, en effet, très nettement la phase d'évolution de la notion de présomption de

faute vers celle de la responsabilité objective de notre loi de 1924. Elle a été rendue par la justice de paix de Cambrin le 26 mai 1911.

Le 31 mars 1911, le pilote Legrand atterrissait à Beuvry (Pas-de-Calais) au milieu d'un champ de blé, y causant des dommages importants. Le propriétaire réclama devant le juge de paix de Cambrin réparation du préjudice subi et obtint satisfaction. Dans le motivé du jugement, on peut relever cet attendu :

« Attendu qu'à la différence des art. 1382 et 1383 du code civil, qui n'obligent à réparation qu'en cas de faute imputable à l'auteur du préjudice, l'art 1384 présume une responsabilité de plein droit pour le dommage causé par les choses dont on a la garde, sans exiger en même temps la preuve d'une faute ; qu'en équité, d'ailleurs, ainsi que les commentateurs l'ont fait observer justement, le risque doit être supporté par celui qui, pour son profit ou pour son agrément, dispose de la chose, par celui qui lui a donné la force, la direction dommageable et qui, en un mot, a créé un risque pour ses semblables ; que celui qui se sert d'une chose est responsable, parce que, retirant les avantages de sa chose, il doit, à titre de contre-partie, indemniser autrui si la chose dont il jouit cause un préjudice. »

Ici, l'art. 1384 est appliqué, bien que l'accident ait été occasionné par la chose aux mains de son pilote. C'est notre application actuelle de la règle générale de responsabilité pour fait des choses. C'est aussi, à la fin de l'attendu, l'amorce de la responsabilité objective actuelle, la notion de faute étant ramenée au second plan, pour faire place à celles de risque et de profit.

TITRE II

LA LOI DU 31 MAI 1924

Nous avons signalé déjà que, jusqu'en 1924, la France n'a pas eu de loi réglementant dans son ensemble la navigation aérienne. Jusqu'à cette date, les textes existants relèvent à peu près uniquement du droit administratif. Deux d'entre eux sont

à citer : le décret du 21 novembre 1911 qui édicte des règles de police sur l'usage des aéronefs et celui du 17 décembre 1913 qui le remplace en le complétant. Ils sont, l'un et l'autre, muets sur les questions de responsabilité civile. Il en est différemment d'un projet de loi en 41 articles que le gouvernement dépose sur le bureau de la Chambre le 7 mai 1913. Ce projet contient en effet un article 4 qui fait peser sur le propriétaire de l'aéronef et sur l'auteur des dommages une présomption de faute en les rendant solidairement responsables. Mais ce projet n'est pas voté.

Le 26 mars 1920, le Gouvernement dépose un projet de loi en 40 articles qui met la législation française en harmonie avec la Convention Internationale du 13 octobre 1919 et contient plusieurs dispositions sur la responsabilité tant civile que pénale, encourue par l'aéronef. Ce projet est renvoyé à la Commission des Travaux publics et des Moyens de communication de la Chambre qui nomme comme rapporteur M. Louis Bazire. Il est, après quelques modifications, voté par la Chambre, le 29 juin 1921 et envoyé au Sénat qui en confie l'examen à la Commission des Chemins de fer, des Transports et de l'Outillage national.

Entre temps, la Société d'études législatives a nommé une Commission présidée par M. Fabry, dont le rapporteur est M. Ripert, en vue d'élaborer un projet. C'est ce projet en 52 articles et celui de la Chambre qui, finalement, servent de base aux travaux de la Commission de législation civile et criminelle du Sénat dont le rapporteur est M. Vallier. Un projet est définitivement arrêté et voté par le Sénat le 27 novembre 1923. La Chambre l'adopte à son tour le 10 avril 1924 et la loi sur la navigation aérienne en France est promulguée le 31 mai 1924.

Nous n'avons à examiner dans ses dispositions que celles visant la responsabilité civile de l'aéronef à l'égard des tiers à la surface, en laissant en dehors de notre étude toute responsabilité contractuelle de l'aéronef, ainsi que celle pouvant être encourue à l'égard d'un autre aéronef en évolution.

SECTION I. — PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ

L'art. 53 de la loi du 31 mai 1924 édicte une responsabilité objective indépendante de l'existence de toute faute.

Art. 53. — « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface... »

Le législateur s'est entièrement rallié aux conclusions du rapport de M. Ripert à la Commission de la Société d'études législatives :

« La responsabilité basée sur la faute délictuelle suppose
« l'égalité de situation entre l'auteur et la victime du dommage.
« Elle peut régner lorsqu'il s'agit de régler la collision entre
« aéronefs parce que chaque appareil peut également causer
« ou subir des dommages. Mais si nous envisageons maintenant
« les personnes et les biens situés à la surface du sol, le principe
« de responsabilité doit-il être le même ? La situation émi-
« nente de l'aéronef le met à l'abri des coups venus du sol,
« cependant que ceux qui sont rivaux au sol doivent subir les
« conséquences des atterrissages, des chutes et des délestages. Il
« n'y a pas réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'éga-
« lité dans les situations respectives. A des pouvoirs exception-
« nels doit correspondre une responsabilité spéciale. »

« Celui qui met en circulation un appareil volant crée pour
« la société des hommes un péril nouveau. Celui qui crée pour
« l'humanité un risque exceptionnel doit en supporter les con-
« séquences. »

Nous avons d'ailleurs indiqué déjà les raisons d'être de cette responsabilité particulièrement sévère (1).

Il ne s'agit plus d'une simple présomption qui pèse sur l'aéronef telle que celle de l'art. 1384. mais d'une présomption absolue et irréfutable, d'une présomption *juris et de jure*. La victime d'un dommage causé par un aéronef, pour obtenir réparation, n'a qu'à prouver que le dommage provient de l'aéronef en évolution et rien d'autre. Il n'est pas possible à l'aéronef de chercher à s'exonérer, que ce soit par la preuve de la force majeure, du cas fortuit et même du fait du prince. C'est toujours l'aéronef qui est la cause immédiate du dommage et l'acci-

(1) Voir infra, p. 13 et ss.

dent n'a pu avoir lieu que parce qu'existe cet appareil tenu dans l'opinion courante comme particulièrement dangereux.

Le système de la loi française est donc très sévère aux aéronautes. On aurait pu envisager, ainsi qu'il est fait dans plusieurs législations, d'apporter une atténuation à sa rigueur en limitant le montant de la réparation imposable au responsable. Cette atténuation n'existe pas et la responsabilité de l'aéronef est illimitée. L'intérêt des tiers qui constituent, dans l'état actuel du développement de la navigation aérienne l'immense majorité, doit primer, dans l'esprit du législateur, l'intérêt des aviateurs.

FAUTE DE LA VICTIME

Il est toutefois un cas où la responsabilité de l'aéronef peut ne pas être encourue ou être diminuée : c'est lorsque la victime a commis une faute.

Art. 53. — « ...Cette responsabilité (de l'exploitant de l'aéronef) ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

Le fait de la victime n'est pas suffisant; il faut que ce soit une faute de sa part qui, dans une mesure plus ou moins large contribue au dommage, pour que soit adoucie la responsabilité de l'aéronef. Bien entendu, et cela est conforme aux principes, l'aéronef qui bénéficie de la faute doit en rapporter la preuve.

Quels sont les caractères que doit présenter le fait de la victime pour être fautif? La faute la plus légère emporte-t-elle l'atténuation de la responsabilité de l'aéronef ou est-elle sans effet sur elle? La faute doit-elle être appréciée *in abstracto* ou *in concreto*? La loi de 1924 ne nous donne aucun éclaircissement à ce sujet. Il faut donc se référer au droit commun.

En conformité des règles communes de la responsabilité pour actes illicites qui sont celles applicables à la victime qui n'est pas soumise, elle, à une responsabilité objective, le fait de la victime sera jugé fautif quand il sera tel qu'un « homme prudent, diligent (1) » ne l'aurait pas accompli. Du moment que

(1) Colin et Capitant. Dr. civil. T. II, 7^e édit., 190.

le juge constate une imprudence de la part de la victime, il doit décider qu'il y a faute sans avoir à distinguer dans l'appréciation de cette faute (et non dans ses conséquences) la faute lourde ou légère pour ne retenir, comme emportant atténuation de la responsabilité de l'aéronef, que telle ou telle faute jugée par lui comme suffisamment grave. Nous verrons que certains législateurs exigent, pour libérer partiellement ou totalement la responsabilité de l'aéronef, l'existence d'une faute grave de la part de la victime. Le projet adopté par la Société d'études législatives en matière d'accidents d'automobiles exige pour écarter la responsabilité de l'automobiliste, une faute inexcusable de la part de la victime. La loi de mai 1924 n'ayant rien spécifié de semblable, il n'y a pas lieu, pour retenir la faute de la victime, d'exiger d'elle tel ou tel caractère particulier.

Cela ne signifie pas, évidemment, que toutes fautes, quels que soient leurs caractères de gravité, sont tenues comme équivalentes et ont les mêmes effets sur le droit à réparation de la victime. L'art. 53 l'indique d'ailleurs expressément qui fait produire à la faute des effets variables: simple atténuation ou au contraire exonération totale de la responsabilité de l'aéronef.

Cela étant, quelles sont les considérations qui doivent guider le juge dans la détermination des effets de la faute ?

Doit-il considérer la gravité de la faute en elle-même ? A une faute appréciée d'après le concept de l'homme prudent, diligent, avisé, doit-il donner une influence réduite ou grande sur la responsabilité de l'aéronef, suivant qu'elle est légère ou lourde ?

Doit-il, au contraire, négliger son caractère de gravité ainsi appréciée pour ne retenir que son lien de causalité plus ou moins étroit avec le dommage ?

C'est ce second critérium que semble indiquer M. Ripert quand, dans son rapport à la Société d'études législatives, il déclare que la responsabilité de l'aéronef est atténuée ou exonérée « dans la proportion où la faute de la victime est établie ». Il ne peut y avoir de proportion dans la preuve de l'existence de la faute qui est prouvée ou ne l'est pas. La proportion dont parle M. Ripert doit donc s'entendre, de la part d'influence de la

faute sur l'existence du dommage, de son importance établie comme cause.

En fait, la question est délicate, car elle porte sur les notions généralement confondues dans la pratique et à la vérité souvent difficilement dissociables de faute subjective et de causalité.

On sait que dans la détermination des effets de la faute de la victime dans le domaine de l'art. 1384 où la responsabilité du défendeur est présumée, presque toutes les juridictions et la plupart des auteurs exonèrent le gardien chaque fois qu'il démontre la preuve de la victime, sans qu'aucune faute ne soit relevée contre lui. Ils arrivent ainsi à annihiler, par la faute de la personne lésée, la présomption pesant sur le gardien sans que celui-ci s'en soit exonéré directement.

Il existe aussi des décisions opposées. Ce sont celles qui, dans ce domaine de l'art. 1384, opèrent un partage de responsabilité quand bien même aucune faute n'est établie à la charge du défendeur, en l'absence de la force majeure, etc. (1). La faute de la victime atténue seulement la responsabilité du gardien. Dans les espèces ayant donné lieu à ces décisions, une seule faute est prouvée : celle de la victime. Cependant, les jugements rendus peuvent s'analyser comme ceux répartissant la responsabilité entre un auteur et une victime, tous deux fautifs. C'est que, si, en fait, la faute du gardien est inconnue et même inexistante, elle est, théoriquement, bien connue et déterminée dans son étendue. C'est elle qui est, en l'absence d'autre faute, cause de tout le dommage. Il y a ainsi en présence deux fautes, l'une pesant sur le gardien qui, si elle existait seule, le rendrait entièrement responsable, l'autre, celle de la victime, connue en fait qui ôte au gardien une part de la responsabilité qui pèse sur lui. C'est l'étendue de cette part qu'il s'agit de déterminer et cette détermination se fait par la comparaison d'une faute théoriquement mais non réellement connue, celle du gardien et d'une faute effectivement connue : celle de la victime. Suivant l'importance et la gravité de cette dernière, la responsabilité du gardien

(1) Req. 25 novembre 1924. Gaz. Pal. 1924. 2.748; Colmar, 10 avril 1930, Gaz. Pal. 1930. 1.941; Paris, 24 janvier 1931, Gaz. Pal. 1931. 1.486.

sera plus ou moins réduite. Suivant que la faute de la victime sera grave ou bénigne, il sera mis à la charge du gardien une part de responsabilité légère ou lourde.

Sans vouloir apprécier les mérites de cette jurisprudence dans le domaine de l'art. 1384, il faut dire qu'elle peut servir de guide dans l'application de la loi de mai 1924. La présomption de responsabilité de l'art. 1384, en l'absence de force majeure prouvée ou autres excuses admises, a les mêmes conséquences que la présomption irréfragable de l'art. 53. Si ces deux présomptions ont des bases théoriques différentes, elles ont pratiquement les mêmes effets, et l'opinion émise dans les décisions qui ne considèrent pas la faute de la victime comme destructrice de la présomption prend toute sa force dans notre matière. Elle a, en effet, le grand mérite de laisser subsister à la charge de l'aéronaut la responsabilité objective à laquelle l'a soumis le législateur en considération des risques particulièrement graves, qu'il fait courir à autrui. Elle respecte aussi sa volonté en permettant de graduer les effets de la faute de la victime.

Cette opinion n'est cependant pas généralement admise. M. Esmein, en particulier, considère que: « La responsabilité ne peut être partagée que si l'aéronaute a, lui aussi, commis une faute ou si la faute de la victime a seulement aggravé le dommage causé qui, sans cette faute, aurait tout de même existé (1) ». Cette opinion est conforme à la majorité de la doctrine et de la jurisprudence en matière de l'art. 1384 que nous indiquions précédemment. Elle encourt cependant le grave reproche de vouloir substituer, en cas de faute de la victime, une responsabilité subjective à la responsabilité objective édictée par le législateur.

Essayons de préciser notre pensée par un exemple simple.

Soit un terrain d'atterrissage de secours utilisé extrêmement rarement par l'aviation. L'accès du terrain est interdit au public. Un cavalier le traverse au galop de son cheval à l'une de ses extrémités, tandis qu'un planeur (machine silencieuse) vient atterrir et le blesser. Le cavalier a commis une faute d'imprudence alors que l'exploitant du planeur n'a, par hypothèse,

(1) Planio!-Ripert?Esmein, t. 6., p. 959.

rien à se reprocher. D'après l'opinion de M. Esmein, la responsabilité de l'aéronef est donc écartée puisque l'exploitant n'a commis aucune faute et que le dommage n'aurait pas existé sans la faute de la victime.

Mais le dommage ne se serait sans doute pas produit avec une machine très maniable, comme une automobile, qui aurait permis d'éviter le cavalier. C'est sans doute en partie parce qu'il est impossible de changer la direction d'un planeur qui atterrit ou de lui faire reprendre son vol à ce moment, c'est-à-dire à cause des caractères propres à la machine volante que l'accident a eu lieu. Ce sont ces caractères propres aux machines volantes et à la navigation aérienne qui ont conduit le législateur à édicter une responsabilité objective. Décider que la faute de la personne lésée écarte la responsabilité de l'exploitant non fautif, c'est méconnaître le fondement de cette responsabilité.

A notre avis, dans l'exemple cité, la gravité de la faute du cavalier doit être appréciée en tenant compte des divers éléments du fait : de l'imprudence commise en pénétrant sur un terrain non ouvert au public ; de l'avis de danger que constituait pour le cavalier l'interdiction d'accès du terrain ; mais aussi du fait que ce terrain n'était que très exceptionnellement utilisé, que la plupart des machines volantes sont munies de moteurs qui font grand bruit et de la croyance dans laquelle l'arrivée silencieuse du planeur a pu induire le cavalier à l'absence d'aéronefs dans le ciel, etc. Sa faute pourra ainsi ne pas être tenue comme une faute inexcusable d'imprudence et avoir pour effet d'atténuer seulement la responsabilité de l'aéronef sans l'écarter complètement. Cette solution s'inspirera de l'existence de la faute de la victime et aussi du caractère dangereux (en particulier à cause de son manque de maniabilité pendant l'atterrissage) de l'aéronef dont la responsabilité objective est précisément la conséquence.

Si l'on supposait que l'accident ait eu lieu sur un aérodrome très fréquenté, la base de la responsabilité de l'aéronef resterait la même, mais il est bien évident que la faute d'imprudence serait beaucoup plus grave que dans le cas précédent et atténuerait bien davantage la responsabilité de l'exploitant.

Elle arriverait à l'annuler complètement, à l'écarter en cas

de faute intentionnelle, en cas de suicide par exemple, l'accident dans ce cas devant être tenu comme résultant de la seule volonté de la victime et non pas comme une conséquence du caractère dangereux de l'aéronef qui n'aurait été qu'un objet choisi et utilisé par la victime pour réaliser son dessein.

Une objection peut être faite à cette proposition d'application de l'art. 53 : celle de ne pas tenir compte de la faute éventuelle de l'aéronef. La responsabilité de l'exploitant s'y détermine en effet par la seule considération de la faute de la victime et indépendamment de sa conduite personnelle. Il importe peu que le dommage ait été dû ou non, pour partie ou complètement à sa faute, même à sa faute intentionnelle. Ce principe ne souffre aucune difficulté d'application en l'absence de faute de la victime puisque l'aéronef doit civilement réparer intégralement le dommage et pas davantage. Mais notre sens moral et nos habitudes juridiques nous font accepter avec peine qu'en cas de faute prouvée de la victime, l'aéronef, qui a, lui aussi, commis une faute grave, même intentionnelle, se trouve, civilement, dans une meilleure situation que l'aéronef qui, sans faute, a provoqué un dommage à une victime d'une conduite également irréprochable. L'aéronef aura volontairement causé un dommage à une personne se trouvant, même légèrement, en faute et sa responsabilité civile sera atténuée ? Il faut répondre affirmativement (en laissant à la loi pénale le soin de châtier, si elle le veut, l'aviateur coupable). La responsabilité objective de l'exploitant impose cette réponse. La conduite de l'aéronef ne doit pas être examinée, mais seulement celle de la victime, sinon on donne à la responsabilité de l'aéronaute un fondement subjectif, ce qui est contraire à notre loi. La faute, même très grave, de l'aéronef n'a pas pour conséquence de faire que la faute de la victime n'ait pas existé et c'est cette faute qui, aux termes de l'article 53, est prise en considération pour atténuer ou écarter la responsabilité de l'aéronef.

On peut objecter que le législateur n'a pas décidé que la faute de la victime devait atténuer la responsabilité de l'aéronef. Il n'a pas stipulé : cette responsabilité sera atténuée ou écartée ; mais : « cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que

par la faute de la victime ». Nous ne pensons pas que cet argument de texte serait convaincant. Dans cet alinéa, en effet, le législateur précise que, parmi les causes d'exonération ou d'atténuation de responsabilité du présumé responsable : force majeure, cas fortuit, etc..., généralement admises, il n'y a de valable dans la loi de 1924 « que la faute de la victime », ce qui explique la forme de phrase adoptée : « ne peut être atténuée que par ». C'est cette faute de la victime qui est la seule cause d'atténuation ou d'exonération possible de la responsabilité de l'aéronef édictée et déterminée dans l'alinéa précédent de l'article; c'est donc cette faute seule qu'il faut considérer et non la conduite de l'aéronef qui est sans effet sur sa responsabilité de principe.

*
**

A la vérité, les Tribunaux paraissent devoir appliquer la loi dans le sens différent de celui que nous soutenons. Comme le conseille M. Esmein, en cas de faute de la victime, ils examinent la conduite de l'aéronef pour rechercher si, elle aussi, n'est pas entachée de faute. Si elle est irréprochable, la faute de la victime est seule retenue comme élément de décision et la responsabilité de l'exploitant est écartée. Si elle est fautive, il y a lieu à la comparaison des gravités respectives des deux fautes, pour partager entre les coupables la responsabilité.

Dans une affaire de Klairval et Société Pathé-Consortium contre l'Aéronautique Club de France, la responsabilité de l'aéronef a été complètement écartée, en l'absence de faute de sa part.

Voici les faits : Lors d'une manifestation aéronautique organisée par l'Aéronautique Club à Orly, un opérateur de cinéma, de Klairval, avait, malgré l'interdiction des organisateurs, pénétré sur la piste après avoir déjoué le cordon de surveillance établi, et avait été tué par un avion. Sa veuve et la Société Pathé-Consortium avaient intenté une action en responsabilité contre les organisateurs du meeting en leur qualité d'exploitants responsables aux termes de la loi du 31 mai 1924. Le Tribunal Civil de la Seine, d'abord, la Cour d'Appel de Paris ensuite ont débouté les demandeurs, disposant que la responsabilité de l'exploitant

éditée par l'article 53 de la loi de 1924 devait être écartée par suite de la faute de la victime.

« Considérant, déclare l'arrêt (1), que... de Klairval, en particulier, s'était vu interdire l'accès du terrain d'atterrissage « par un commissaire du service d'ordre, qu'il a transgressé cette « défense par émulation professionnelle, comportant mépris du « risque, mais acceptation de ses conséquences; qu'étaient « imprévisibles et ne pouvaient être mis en échec les moyens « qu'un opérateur, avisé, comme lui, mettrait en œuvre pour « pénétrer, par un point quelconque du vaste aérodrome, sur la « partie du terrain qu'il jugerait le plus favorable à ses prises « de vue, où les commissaires ne paraissent pas l'avoir aperçu « et d'où ils n'avaient à tenter de le déloger, n'étant pas tenus « de s'exposer au danger qu'il lui plaisait d'encourir;

« ...Considérant qu'est rapportée la preuve du fait qui, au « sens de la disposition légale précitée (l'art. 53 de la loi du « 31 mai 1924), constitue la faute qui non seulement atténue, « mais doit faire écarter la responsabilité de la Société intimée, « dans l'accident qui a coûté la vie à de Klairval; qu'en conséquence doivent être rejetées, à toutes fins qu'elles comportent, « les demandes introduites... »

La Cour, après avoir relevé la faute de Klairval, procède à un examen subjectif de la conduite de l'exploitant. En particulier, elle recherche si les organisateurs ne sont pas coupables d'une faute de négligence ou d'impéritie grâce à laquelle l'opérateur a pu déjouer une surveillance mal faite. Des faits, ils concluent à l'absence de faute de l'Aéro-Club. Ils statuent alors dans le sens de cette jurisprudence très courante qui, dans l'art. 1381, fait écarter la présomption de faute pesant sur le présumé responsable par la seule faute de la victime. Ce faisant, ils substituent incontestablement à la responsabilité objective légale de l'aéronef une responsabilité subjective. Ils négligent le fait que l'accident n'a pu se produire que parce que les avions, à l'atterrissage, sont animés d'une grande vitesse qui fait qu'il est le plus souvent impossible de se retirer assez rapidement de leur trajectoire

(1) Gaz. Pal., n° du 23 juillet 1935.

pour les éviter; le fait que, lors de l'atterrissage, ils sont peu maniables et ne peuvent changer de direction pour éviter les obstacles, etc... Ils négligent ainsi les risques inhérents à la navigation aérienne dont la responsabilité objective de l'aéronef est la conséquence.

Il est vraisemblable que s'il y avait eu faute de l'exploitant, la responsabilité aurait été partagée, compte tenu non de la responsabilité objective de l'aéronef, mais de la gravité de sa faute comparée à celle de la victime. C'est ce qui a été décidé dans l'affaire Coyon contre Ramey et Schmeltz par la Cour de Douai, statuant comme Cour de renvoi le 5 avril 1932 (1).

Le 2 août 1928, sur la plage du Crottoy, le docteur Coyon était tué par l'hélice d'un avion piloté par Ramey, élève de l'école d'aviation Caudron, qui, sortant des hangars de l'école, roulait sur le sol et se dirigeait vers le terrain d'entraînement situé à 3 kilomètres environ des hangars. A la suite de cet accident, la veuve Coyon réclama des dommages-intérêts à Ramey et Schmeltz, directeur de l'école.

La Cour de Douai, se conformant à l'avis de la Cour de Cassation, considéra que, quoiqu'en dehors du terrain d'aviation et non sur le point de prendre son envol, l'aéronef était en évolution au moment de l'accident et qu'en conséquence la loi du 31 mai 1924 était applicable (2). Une faute d'imprudence ayant été relevée contre le docteur Coyon, elle répartit la responsabilité entre lui, Ramey et Schmeltz. Mais ce qu'il faut noter, c'est que, pour faire peser sur Ramey et Schmeltz une part de responsabilité, elle se fonda sur une faute commise par eux et non pas sur la responsabilité objective de la loi.

Cette discussion, il est vrai, est sans grande influence dans la discussion actuelle sur les effets de la faute de la victime. En effet, la Cour, statuant en matière correctionnelle, ne pouvait accorder une réparation à la partie civile qu'en établissant la faute délictuelle.

Nous avons cependant cité cet arrêt parce qu'il nous a paru

(1) Gaz. Pal. 1932. 1.834.

(2) Voir infra.

être dans son esprit conforme à celui des juges de l'affaire de Klairval.

Nous avons précédemment volontairement laissé sans réponse la question de savoir si la faute de la victime, pour apprécier son incidence sur la responsabilité de l'aéronef, devait être examinée subjectivement ou, au contraire, en considération de son lien plus ou moins étroit de causalité avec le dommage. Nous nous sommes bornés à signaler que la déclaration du rapporteur du projet de la Société d'Etudes Législatives pouvait incliner à penser que la faute de la victime devait être jugée dans ses rapports de causalité avec le dommage. Cependant l'adoption de cette méthode d'appréciation irait à l'encontre de la loi tant que, dans notre droit commun français, la faute continuera à être appréciée subjectivement. La victime de la loi de mai 1924 reste en effet soumise à la responsabilité de droit commun et c'est d'après elle que sa conduite doit être examinée.

Voici un accident survenu il y a quelques mois. Surpris par la nuit, un avion se pose dans un champ. Le pilote, désireux de reprendre sa route tôt le lendemain matin, veut aller placer sa machine en position de départ, à l'aide de ses propres moyens de propulsion. En fait, dans la partie du champ où il se trouve, la terre, en certaines places, a été travaillée récemment et les roues de l'appareil s'y enfoncent légèrement. Des curieux sont présents et l'un d'eux, pour aider à la manœuvre de l'aéronef, vient dégager une des roues de l'ornière où elle est prise et, voulant aller dégager la seconde, fait un mouvement vers l'avant de l'appareil, vers l'hélice qui le tue.

Si l'on appréciait l'acte d'imprudence : la faute de la victime, dans son lien de causalité avec le dommage, il faudrait bien conclure que c'est cette faute qui est la seule cause immédiate du dommage, qu'elle doit ainsi atténuer fortement la responsabilité objective de l'aéronef, cela d'autant plus que le pilote avait fait signe et crié à la victime de faire attention. Si on l'examine subjectivement, cette faute apparaît au contraire extrêmement légère : un infime instant d'inattention. On décide alors que, sous le poids de sa responsabilité objective, à peine atténuée par la faute très légère de la victime, l'aéronef doit la

réparation à peu près intégrale du dommage qui reste dû, principalement et en définitive, à son caractère dangereux.

SECTION II. — LES PERSONNES RESPONSABLES

La loi du 31 mai 1924, dans son article 53, déclare que le responsable des dommages causés est *l'exploitant*. « L'exploitant « d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages « causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en « détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la sur- « face ».

L'article 55 ajoute à cette règle la disposition suivante :

« Art. 55. — Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire « et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des « tiers des dommages causés.

« Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'imma- « trication, le propriétaire n'est responsable que si le tiers « établit une faute de sa part. »

Avant d'examiner et de commenter ces dispositions, observons qu'alors qu'elle prévoit à l'égard du pilote toute une série de sanctions pénales, la loi ne fait peser sur lui, ni sur aucun membre de l'équipage, la responsabilité civile objective qu'elle édicte. Cette solution est logique et conforme à notre règle générale de responsabilité du fait des préposés et à la notion fondamentale de la responsabilité basée sur le risque. L'équipage n'est pas le créateur du risque et, dans sa conduite, il doit rester soumis au droit commun.

Qui est l'exploitant ? Le terme « *exploitant* » est nouvellement apparu dans notre langue juridique et il est indispensable de tenter de le définir. Dans la langue courante, l'exploitant est celui qui met en œuvre, qui fait valoir, qui tire profit.

Dans la loi de 1924, certains (1) veulent y voir le gardien de l'art. 1384 : celui qui a sur l'aéronef un droit de direction, un

(1) Besson, Thèse 1927. La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, p. 227.

pouvoir de commandement. D'autres, dont MM. L. et H. Mazeaud (1), considèrent que l'exploitant est celui qui tire profit de l'aéronef, qui s'en sert pour réaliser des bénéfices.

En faveur de l'exploitant-gardien, on invoque l'art. 54 de la loi du 31 mai 1924 qui, mettant en présence le propriétaire et le locataire, désigne du nom d'exploitant le locataire seul. A cela on répond par un autre argument de texte : l'art. 49 qui décide qu'en principe le locataire de l'aéronef n'acquiert pas la maîtrise de l'aéronef : « Au cas de location d'un aéronef pour plusieurs « voyages successifs ou pour une durée déterminée, le comman- « dant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, « sous la direction du propriétaire de l'appareil ». Dans ce cas, le locataire qui n'a pas le droit de direction n'est donc pas « gardien » au sens de l'art. 1384. L'art. 55 le déclare cependant responsable. Bien plus, au cas où la location a été inscrite au registre d'immatriculation, il est seul responsable, alors que le propriétaire, qui reste parfois le gardien, ne l'est pas.

Enfin, peut-on faire observer, si l'exploitant est le gardien, pourquoi le législateur a-t-il employé ce terme d'exploitant et non celui de gardien qui nous est familier ?

Ceux qui voient dans l'exploitant : celui-qui-tire-profit de l'aéronef estiment que l'usage de ce terme par le législateur condamne à lui seul la thèse de l'exploitant-gardien. Exploiter signifie « faire valoir », c'est-à-dire « tirer profit » et non « avoir un droit de direction ». Et c'est pourquoi, ajoutent-ils, la loi décide que le locataire et le propriétaire sont l'un et l'autre responsables solidairement, car ils tirent tous les deux un profit de l'aéronef.

Un très gros argument leur est en outre fourni par le principe de responsabilité de la loi. Le législateur a institué, dans notre domaine, une responsabilité fondée, non plus sur l'idée de garde et de faute, mais sur le risque dont la notion est intimement liée à celle de profit. Pour être « *exploitant* » responsable, il faut donc tirer profit de l'aéronef.

(1) Traité théorique et pratique de la Responsabilité civile, 2^e édit., t. 2, p. 287 et s.

M. Kaftal (1), qui est partisan de la thèse exploitant-gardien, soulève contre la thèse de l'exploitant : celui-qui-tire-profit entre autres objections celle qui serait tirée de ses conséquences dans le cas d'un dommage causé par l'aéronef volé ? Le voleur en tirant profit, c'est lui qui serait responsable et la responsabilité du propriétaire serait écartée : « On arriverait donc, écrit-il, à « ce résultat que le propriétaire d'un aéronef ne sera pas responsable quand l'aéronef lui a été volé, ou bien s'il l'a loué en « inscrivant la location au registre d'immatriculation (art. 55, « al. 2). Si, dans ce deuxième cas, le législateur a trouvé possible « d'affranchir le propriétaire de sa responsabilité, c'est qu'il y a « à sa place un autre responsable, dont le nom et l'adresse « peuvent être ainsi facilement trouvés par la victime et qui, « ayant été admis dans le registre d'immatriculation, présente « en principe autant de garanties que le propriétaire, ce qui, « évidemment, n'est pas le cas pour le voleur. Les art. 53 et suivants étant rédigés entièrement en faveur des victimes d'un « aéronef, ce serait aller à l'encontre de la volonté du législateur que d'affranchir de sa responsabilité le propriétaire de « l'appareil volé ».

Cet argument ne nous paraît nullement convaincant, car les conséquences de fait sur lequel il s'appuie seraient sans doute différentes de celles indiquées par M. Kaftal.

La victime pourrait trouver devant elle plusieurs responsables : le voleur, le gardien, et lorsque le gardien ne serait pas le propriétaire, dans certains cas le propriétaire.

Elle pourrait demander réparation au voleur en application de la loi du 31 mai 1924, en tant qu'exploitant, si l'on admet que ce terme désigne : celui-qui-tire-profit; sinon, en vertu des principes généraux, en tant qu'auteur.

En vertu de la loi du 31 mai 1924, si l'appareil volé avec lequel a été causé l'accident a été dérobé au locataire, dont la location n'a pas été inscrite au registre d'immatriculation, elle pourrait aussi demander réparation au propriétaire, objectivement responsable dans ce cas.

(1) R.G.D.A. année 1934, p. 378.

Enfin, en vertu de l'art. 1384, elle pourrait demander réparation au gardien. Dans ce cas, il n'y aurait en effet aucun motif de décider que l'art. 1384 ne pourrait recevoir application. La loi du 31 mai 1924 n'a pas entendu limiter la responsabilité des dommages causés par les aéronefs aux seules personnes qu'elle déclare responsables : l'exploitant et, dans certains cas, le propriétaire. Les personnes visées par elle sont soumises à une responsabilité particulièrement sévère, mais celles qu'elles ne visent pas ne sont pas, de ce fait, affranchies du droit commun qui leur reste applicable.

La victime ne serait donc pas sans recours dans ce cas.

Il y a plus. L'exploitant-gardien n'offrirait pas plus de ressources à la victime que l'exploitant, celui-qui-tire-profit dans un très grand nombre de cas pratiques. Cela parce que la majorité de la jurisprudence et bon nombre d'auteurs considèrent que le « volé » cesse d'être gardien de la chose à partir du moment où elle lui a été dérobée. Il existe quantité de décisions rendues dans ce sens pour déclarer irresponsable le propriétaire dont la voiture volée a causé un dommage. Ce critérium de « garde » proposé, et dont M. Kaftal veut précisément tirer parti pour améliorer le sort de la victime du dommage causé par un aéronef volé, paraît ainsi sans grande valeur. Celui qui, parce qu'il est gardien, serait considéré comme l'exploitant cesserait donc d'être l'exploitant quand l'obligation de garde ne pèserait plus sur lui et en particulier en cas de vol. Il ne serait donc plus soumis en cas de vol à la responsabilité objective, dont M. Kaftal a le souci de conserver le bénéfice à la victime. Il en serait de même au cas où l'on se rallierait à l'avis de certains auteurs, retenus par certains tribunaux, en matière d'accidents d'automobiles volées : « La présomption de faute de l'art. 1384, « alinéa 1^{er}, ne repose pas sur la propriété ou l'usage de la chose ; « elle repose sur le défaut d'accomplissement de l'obligation « légale de garder la chose dangereuse que l'on emploie. Dès « lors, si la chose a été perdue ou volée, il ne peut plus y avoir « obligation légale de la garder. La responsabilité du propriétaire ou de l'usager ne disparaît pas nécessairement, mais la « question à envisager est toute différente ; il s'agit uniquement

« de savoir s'il y a négligence de sa part ayant permis le vol de la chose (1) ».

En conséquence, ce qu'il faut établir, pour que soit encourue la responsabilité du volé, c'est une faute de négligence de sa part. Nous sommes loin de la responsabilité objective !

A la vérité, certains auteurs et de rares décisions soutiennent que le volé ne cesse pas d'être le gardien et comme tel reste soumis à la présomption de responsabilité de l'art. 1384, dont il ne peut s'exonérer qu'en prouvant que le vol a pris le caractère du cas fortuit.

Mais il n'en subsiste pas moins que la grande majorité de la doctrine et des auteurs décident le contraire. C'est pourquoi nous disions que l'argument de M. Kaftal ne nous semblait pas probant. Il s'appuie sur un grief à faire à la notion d'exploitant : celui-qui-tire-profit, dans le cas de vol, alors que la notion d'exploitant-gardien encourt le même grief. Au surplus, il en serait autrement, que ce serait d'une mauvaise méthode de vouloir déterminer le sens général d'un principe, en considération d'un cas particulier et de détail non envisagé par le législateur.

Nous avons indiqué déjà que la notion d'exploitant : celui-qui-tire-profit se révélait cependant inexacte au regard de certaines dispositions de la loi. Nous avons vu qu'il en était de même de la notion d'exploitant-gardien. Renonçons donc à vouloir identifier la notion d'exploitation à celle de garde ou à celle de profit. Elle procède en réalité de l'une et de l'autre. Dans quelle mesure ? Il ne paraît pas possible de le préciser. Il semble que la notion de profit soit prépondérante ; elle est d'ailleurs essentielle dans le choix du principe de responsabilité objective de la loi. Cependant, elle est à elle seule insuffisante dans certains cas, ainsi que nous l'avons vu, et le juge tiendra compte des circonstances accessoires où l'idée de garde sera souvent apparente.

C'est ce qui ressort des décisions rendues par les tribunaux dans deux espèces qui leur étaient soumises.

Son fils ayant été blessé par un avion de l'Etat, piloté par Mingau, au cours d'une manifestation aéronautique organisée par

(1) Ripert, Note Ch. Civ. du 21 février 1927. D. 1927. 1.99.

l'Union des pilotes civils de France, Cornillon assigna en réparation l'Union des Pilotes, l'Etat et Mingau. Le Tribunal Civil de la Seine (1) déclara l'Union des Pilotes civils responsable :

« Attendu que l'Union des Pilotes Civils de France doit être
« considérée, aux termes de la loi du 31 mai 1924, comme
« l'exploitante de l'avion qui a occasionné le dommage : 1° parce
« qu'elle a organisé le meeting; 2° qu'elle a sollicité le concours
« des pilotes des maisons de constructions aéronautiques, de
« l'aviation militaire et accepté leur collaboration à la fête;
« 3° qu'elle a demandé et obtenu les autorisations requises;
« 4° qu'elle a pris toutes les mesures utiles pour faire assurer le
« service d'ordre et l'a payé; 5° qu'elle a établi le programme de
« la manifestation et donné les instructions nécessaires à son
« exécution; 6° que, pour la circonstance, elle a contracté, à la
« Compagnie « La Paix » une assurance contre les accidents
« pouvant être causés aux tiers; 7° qu'elle a fixé et fait payer
« aux spectateurs un droit d'entrée, encaissant toutes les recettes
« et réglant toutes les dépenses de cette journée d'aviation. »

Cette décision exonère le gardien juridique de l'aéronef : l'Etat, ainsi que son préposé. L'élément profit est par contre retenu pour donner la qualité d'exploitant à l'Union des Pilotes, mais avec lui sont envisagées bien d'autres considérations dont plusieurs relèvent de l'idée de garde matérielle et de direction d'entreprise : organisation, surveillance, obtention des autorisations...

Ces dernières considérations sont également retenues par le Tribunal Civil de la Seine dans l'affaire de Klairval contre la Société de l'Aéronautique Club de France (2). Durant un meeting organisé à Orly le 3 mai 1925 par la Société de l'Aéronautique Club de France, de Klairval fut tué. La Société de l'Aéronautique fut déclarée être l'exploitante :

« En ce qui concerne la Société de l'Aéronautique Club de France :

« Attendu que cette Société a été l'organisatrice du meeting
« du 3 mai 1925, parce que : a) c'est elle qui a demandé au ser-

(1) Trib. civ. Seine, 17 fév. 1930. R.D.A. T. XIV, p. 574.

(2) Trib. civ. de la Seine, 2 décembre 1930. R.D.A., 1931, p. 297.

« vice de la Navigation Aérienne l'autorisation de donner la fête
« dont s'agit; b) que c'est à elle... que l'autorisation fut accordée;
« c) qu'elle a adressé également la demande réglementaire d'autorisation à la préfecture de police; d) qu'elle a organisé le
« service d'ordre sur le terrain; e); f) qu'enfin, les cartes
« d'invitation à la manifestation étaient libellées au nom de
« l'Aéronautique Club de France et signées par son président et
« par son secrétaire;

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède que cette Société
« doit être considérée comme l'exploitante de l'aéronef qui a
« causé l'accident... »

Dans ces considérants se retrouvent l'idée de profit, non pécuniaire puisqu'il n'y avait pas de droit d'entrée, mais moral, ainsi que celles, retenues par le juge de l'affaire Cornillon, de direction (organisation générale, obtention des autorisations) et de garde (surveillance).

La notion de l'exploitant n'est donc pas absolument précise. Elle a, à sa base, celle de profit, mais à elle peuvent se mêler celles de garde et direction, diverses circonstances accessoires pouvant par ailleurs aider à la préciser dans chaque cas d'espèce. Elle est ainsi conforme dans son ensemble, d'après notre jurisprudence, à la définition qu'en a fournie la Convention de Rome qui s'inspire des notions de profit et de garde associées.

*
* *

Nous avons mentionné déjà l'art. 55 qui prévoit en cas de location d'un aéronef la responsabilité solidaire de l'exploitant et du propriétaire. Il est toutefois facile au propriétaire d'échapper à cette solidarité : il suffit pour cela que la location ait été inscrite au registre d'immatriculation. Cette disposition semble indiquer que le législateur, en édictant la solidarité du propriétaire et de l'exploitant, a moins cherché à fournir à la victime deux répondants au lieu d'un, qu'à lui permettre de savoir facilement contre qui exercer son action. En déclarant l'exploitant locataire seul responsable, dans le silence du registre d'immatriculation, le tiers lésé aurait pu ignorer qui était l'exploitant lors du dommage et ainsi ne pas savoir à qui faire valoir ses

droits. C'est pourquoi dans ce cas la loi lui désigne toujours le propriétaire. Mais à partir du moment où l'exploitant locataire peut être facilement connu par la consultation du registre d'immatriculation, elle libère la responsabilité du propriétaire.

L'art. 55 prend le soin d'indiquer que, dans ce dernier cas, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. Cette disposition est sans grande utilité puisque ce recours contre le propriétaire fautif découle évidemment du droit commun.

*
* *

Parmi les personnes responsables, il faut citer l'auteur du dommage, tel, par exemple, le voyageur qui jette volontairement de l'aéronef en vol un objet lourd qui, dans sa chute, vient blesser un tiers à la surface. Dans ce cas, la victime a action contre l'exploitant, fondée sur sa responsabilité objective, mais elle peut aussi demander réparation à l'auteur en se basant sur les règles de responsabilité de droit commun. Il va de soi que l'exploitant qui aura réparé le dommage pourra exercer un recours contre le passager coupable.

SECTION III. — LES DOMMAGES

SOUS-SECTION I. — L'INSTRUMENT DU DOMMAGE

1. — *Les aéronefs*

L'article premier de la loi du 31 mai 1924 donne des aéronefs la définition suivante :

« *Article premier.* — Sont qualifiés aéronefs, pour l'application de la présente loi, tous les appareils capables de s'élever « ou de circuler dans les airs. »

Cette définition est très large et comprend les ballons captifs, les cerfs-volants, les planeurs, les dirigeables et les avions (aéroplane, hydroaéroplane, hélicoptère, etc.).

En premier lieu, elle vise tous les appareils pouvant s'élever dans le ciel : ballons, dirigeables, avions. M. Kaftal (1) fait observer à ce sujet que « les cerfs-volants soulèvent un doute, car s'ils « peuvent, grâce au vent, s'élever dans les airs, ils ont toutefois « besoin d'une aide sur terre, notamment il faut que le câble ou « la ficelle à laquelle ils sont attachés soient fixés à terre et « déroulés au fur et à mesure de leur ascension ». Leur aptitude à s'élever dans les airs est conditionnée à l'existence d'un appui à terre. Il ne semble pas que cette condition apportée à leur puissance d'ascension puisse leur faire refuser la qualification d'aéronef. M. Kaftal la leur donne d'ailleurs avec raison, d'autant plus qu'ils sont mentionnés parmi les aéronefs par l'annexe D de la Convention du 13 octobre 1919.

En second lieu, la définition de l'article premier comprend les appareils qui, incapables de s'élever par leurs propres moyens, sont, une fois dans les airs, capables d'y circuler. Comment comprendre l'expression « circuler » ? Elle est parfois définie ainsi : se mouvoir d'une façon continue, en revenant toujours au point de départ. Prise dans ce sens, elle signifierait que la loi exige, pour que les appareils de cette seconde catégorie soient tenus pour des aéronefs, que leur maniabilité soit telle qu'on puisse avec eux faire des circuits. L'aptitude à faire un circuit constituerait, à la vérité, un critérium bien incertain, tous les appareils de vol à voile permettant ou non, suivant la direction des courants aériens du moment, le retour au point de départ. C'est pourquoi il semble préférable de donner au terme « circuler » le sens de « se maintenir, en mouvement ».

Il faut indiquer au passage que les parachutes qui sont incapables de s'élever et incapables de se maintenir en mouvement en l'air ne sont pas des aéronefs.

Pour que les règles spéciales de responsabilité établies par la loi de 1924 soient applicables, il ne suffit pas que le dommage provienne d'un aéronef ; il faut encore que, au moment où il est causé, l'aéronef soit en « *évolution* ».

Quand l'appareil est-il en évolution ? Pour M. Mazeaud :

(1) R.G.D.A. 1934, p. 379.

« Lorsque le mouvement de l'appareil sur le sol est le début ou
« la fin d'un vol (départ de l'avion, atterrissage), la loi de 1924
« doit jouer, parce que ce mouvement est intimement lié au vol
« et parce que les dangers sont particulièrement redoutables au
« départ et à l'arrivée... Mais si l'appareil se déplace sur le sol
« pour un autre motif (par exemple appareil qui sort de son
« hangar et va gagner le point d'où il prendra le départ), cet
« aéronef est en tout point semblable à une automobile;
« l'art. 1384, premier alinéa, seul, peut jouer (1) ».

C'est dans ce sens qu'avaient interprété le terme « *évolution* » le Tribunal d'Abbeville et la Cour d'Amiens dans l'affaire Coyon contre Ramey, Schmeltz et Caudron (2), estimant que :
« Ramey ne pouvait être considéré comme ayant pris le départ
« sur le rivage accessible à tous où s'est produit l'accident; qu'il
« roulait simplement par les propres moyens de son appareil
« pour gagner le terrain d'évolution de l'école en vue d'un envol
« possible; que ce n'est qu'au moment où le pilote accélère son
« allure pour acquérir la vitesse nécessaire au décolllement de
« son avion que ce pilote peut être considéré comme prenant le
« départ... »

Mais la Cour de Cassation (3) a cassé l'arrêt de la Cour d'Amiens et a donné des termes: départ, une définition très large qui doit faire considérer l'appareil en évolution dès le moment où, l'hélice en action, il se met à rouler sur le sol.

« Attendu que, d'ailleurs, le pilote prend le départ au sens
« de l'art. 24 susvisé à partir du moment où, l'hélice en action,
« l'aéronef commence par ses propres moyens à rouler sur le
« sol... »

Le Conseiller rapporteur, M. Bourgeon, avait fait valoir, en faveur de l'interprétation de la loi accueillie par la Cour de Cassation : « On ne saurait évidemment le contester, l'avion qui
« circule sur le sol, par ses propres moyens, sa force motrice (qui

(1) H.M. Mazeaud. Tr. de la Resp. civ. délict, et contractuelle, t. 2.

(2) Voir supra, p. 33.

(3) Ch. Crim. Cass. 6 mars 1931. Gaz. Pal. 1931, 1.531 et R.D.A., 1931, p. 562.

« est considérable) en action, et son hélice (particulièrement
« dangereuse) en mouvement, fait encourir aux personnes qu'il
« rencontre ou atteint les risques les plus redoutables, risques
« infiniment plus graves encore que ceux de la locomotion auto-
« mobile ordinaire, puisque ces appareils, qui sont faits pour
« voler et non pour rouler sur le sol, ne sont pourvus ni d'appa-
« reils avertisseurs, ni de freins et qu'ils ne permettent pas au
« pilote sur terre de voir facilement devant lui. Bien plus, si on
« contestait que l'art. 24 de la loi du 31 mai 1924 leur fût, en ce
« cas, applicable, comme ils échappent par leur nature aux
« dispositions du Code de la Route (le Tribunal d'Abbeville l'a
« jugé), les avions qui roulent dans ces conditions sur le sol ne
« se trouveraient soumis à aucune réglementation, contraire-
« ment au but poursuivi par le législateur et une impérieuse
« nécessité de sécurité publique ».

Il résulte de cet arrêt que le terme « évolution » doit être pris dans un sens très large et s'appliquer à tout mouvement de l'aéronef par ses propres moyens, en l'air, sur l'eau et sur le sol. Il comprend ainsi le départ, le vol, l'atterrissage et tout autre déplacement non dû à une force étrangère.

2. — *Le jet d'objets quelconques*

L'application de la responsabilité objective n'est pas réservée à la seule réparation des dommages causés par l'aéronef lui-même. Elle s'exerce encore au cas de dommages causés aux personnes et aux biens à la surface, par les objets qui s'en détacheraient (art. 53) ou par suite du jet de marchandises ou objets quelconques, y compris le jet de lest réglementaire. Examinant la situation créée par la descente des parachutes, M. Kaftal (1) fait la distinction suivante. Un objet est-il lancé de l'aéronef muni d'un parachute, le dommage qu'il cause relève des art. 53 et 54 de la loi de 1924 et l'exploitant est responsable objectivement. Il importe peu, en effet, que l'objet jeté de l'aéronef soit

(1) R.G.D.A. 1934. P. 380.

ou non muni d'un parachute. Au contraire, un dommage est-il causé par un parachutiste, il n'y a pas lieu à application de la loi de 1924 et l'exploitant n'encourra de responsabilité qu'en cas de faute personnelle, le parachutiste étant responsable conformément au droit commun. Le parachutiste ne peut, en effet, être considéré comme un objet se détachant ou jeté de l'aéronef. Cette interprétation très correcte du texte de la loi paraît cependant peu conforme à son esprit. La loi cherche en effet essentiellement à permettre aux tiers d'obtenir facilement réparation en cas de dommage provenant de l'aéronef, en les dispensant d'avoir à rapporter l'existence d'une faute quelconque. Or, le dommage causé par le parachutiste a bien son origine dans les évolutions de l'avion. Il est donc désirable que la responsabilité objective de l'exploitant reste encourue dans ce cas. Il serait d'ailleurs possible de la maintenir en prétendant que le parachute est un objet et qu'il importe peu que cet objet soit ou non aux mains d'une personne dans sa descente pour que le dommage occasionné relève de la loi de 1924. C'est là un raisonnement un peu sophistique mais qui permettrait de respecter à la fois la lettre et l'esprit de la loi.

SOUS-SECTION II. — LES DOMMAGES

Quels dommages donneront lieu à réparation ? Dans le silence de la loi du 31 mai 1924, il faut décider que ce sont tous ceux dont le droit commun accorde réparation : dommage matériel ou dommage moral. L'existence de ce dernier a donné lieu à certaines difficultés propres à la navigation aérienne.

Dans quelles mesures le tiers à la surface qui se prétend troublé par les évolutions d'aéronefs a-t-il le droit d'obtenir un dédommagement, le droit de survol des propriétés étant acquis ? Il est difficile de répondre à cette question. Il faut évidemment que le tiers lésé rapporte la preuve de l'existence du préjudice et de son lien avec les évolutions de l'aéronef. Mais ce préjudice et ce lien étant démontrés, le juge doit-il ordonner toujours la réparation ? Si l'on considère la responsabilité de l'aéronef

qui est objective, il semble qu'il faille répondre par l'affirmative, puisque le droit à réparation est donné par la loi chaque fois que le dommage existe (sans faute de la victime). Cependant, il serait très dur et peu équitable de déclarer encourue la responsabilité de l'aéronef dans tous les cas. Il en est, en effet, où le dommage n'existe qu'à cause des « anomalies » des personnes victimes. C'est par exemple, celui du trouble apporté par le crépitement des moteurs des aéronefs survolant sa demeure au malade que le moindre bruit fatigue. Le malade portant plainte, le juge devra-t-il toujours condamner l'aéronef au paiement de dommages-intérêts ? L'admettre serait ouvrir la porte à des réclamations incessantes. C'est pourquoi, afin de décider des obligations de l'aéronef en l'absence de dommages causés aux biens ou de blessures aux personnes ou aux êtres à la surface, il semble qu'il faille recourir au critérium de la normalité de l'acte. Les nécessités pratiques et le souci de soustraire l'aéronef à de multiples demandes peu ou mal fondées conseillent de recourir à ce critère, encore qu'il soit contraire au principe de la responsabilité objective en obligeant à rechercher si l'aéronef a ou n'a pas agi suivant les circonstances normales de son époque et de son milieu.

SOUS-SECTION III. — LES PERSONNES ET LES BIENS A LA SURFACE

La détermination des biens à la surface ne fait aucune difficulté. Il y a simplement lieu de signaler que ne sont pas « biens à la surface », au sens de l'art. 52 de la loi, les aéronefs en évolution à la surface. Si un dommage leur est causé par un autre aéronef en vol (ou en évolution à terre), il sera réglé conformément aux dispositions du code civil.

En ce qui concerne les personnes, deux questions se posent. Le voyageur qui, muni d'un billet de passage, en allant prendre place à bord d'un aéronef est blessé par l'appareil en évolution (ou moteurs en marche) peut-il demander réparation en se fondant sur la responsabilité objective de l'exploitant ? L'accident devra-t-il au contraire être examiné sous l'angle de la respon-

sabilité contractuelle ? En particulier, si l'exploitant, dans les conditions de transport, a revendiqué le bénéfice des art. 42 et 48 de la loi de 1924, le voyageur pourra-t-il obtenir réparation, en basant sa demande sur l'art. 53 ? Nous ne le croyons pas, car l'accident devra être tenu comme survenu au cours du transport, le contrat de transport commençant à recevoir exécution à partir du moment où le passager a pénétré dans l'aérodrome à fin d'embarquement. La loi française de 1924 ne nous fixe pas sur ce point, mais d'après le droit commun des transports et d'après les dispositions de la Convention de Varsovie, il semble qu'il faille en décider ainsi. Cette solution est d'ailleurs, dans l'esprit de la loi de 1924, le voyageur connaissant et acceptant les risques de la navigation aérienne.

Le personnel à la surface de l'exploitant, s'il est blessé au cours du travail par un aéronef, aura-t-il droit au bénéfice de la loi de 1924 ? Evidemment non, et cela par suite de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail qui interdit aux assujettis tout recours à d'autres dispositions légales que celles qu'elle édicte.

Sous-section IV. — L'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

L'art. 56, 1^{er} alinéa, stipule :

« L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur. »

C'est l'application pure et simple d'un principe général de notre code de procédure. Elle se justifie plus encore dans notre domaine que dans tout autre étant donné la vitesse de déplacement de l'instrument du dommage.

La loi de 1924 n'établissant aucune prescription spéciale, il faut décider que la victime peut exercer son action pendant 30 ans. En cette matière, ne serait-ce que pour ne pas laisser l'aéronef dans l'incertitude, il aurait été souhaitable qu'une courte prescription soit édictée, comme il est fait dans plusieurs pays.

LOIS ETRANGIERES

CHAPITRE IV

LOIS QUI FONDENT LA RESPONSABILITE SUR LA FAUTE

AUTRICHE

L'aviation y est réglementée par la loi du 10 décembre 1919 et le décret du 8 septembre 1930 modifié par celui du 11 juin 1932.

Ces textes n'édicte aucune règle propre à la responsabilité des aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface. Ils se bornent, en cette matière, à décider celles des règles existantes qui seront appliquées. Distinguant parmi les aéronefs ceux mûs par des moteurs et ceux sans moteurs, ils déclarent applicables aux dommages causés par les premiers les règles sur la responsabilité des accidents d'automobiles, à ceux causés par les seconds les règles du droit commun.

La réparation des dommages causés par les aéronefs sans moteurs est donc conditionnée à l'existence d'une faute de l'auteur du dommage dont la preuve doit être rapportée par le demandeur. Ce système est très favorable au détenteur de l'aéronef sur lequel ne pèse aucune présomption.

En vertu de la réglementation des accidents d'automobiles, une présomption de responsabilité pèse, au contraire, sur le propriétaire de l'aéronef à moteurs. Celui-ci est en effet tenu pour responsable de plein droit, du dommage survenu, quitte à lui à s'exonérer de la présomption dont il est l'objet. La faculté de s'en exonérer lui est accordée dans plusieurs cas.

En premier lieu, en cas de faute de la victime. Cependant, à en juger tout au moins par la jurisprudence en matière automobile, la présomption ne sera détruite et la responsabilité écartée que si la faute de la victime présente un certain caractère de gravité laissé à l'appréciation du juge. C'est ainsi qu'il a été jugé par la Cour Suprême (1) que l'inattention visible de

(1) C. sup. 19 XI, 1912. Rec. des Jugements XV. 6140.

la victime et sa faute en résultant ne suffisaient pas à exonérer l'automobiliste s'il n'avait pas pris toutes les mesures possibles de précaution. La question se ramènerait, somme toute, la faute de la victime étant rapportée, à rechercher si aucune faute, même légère de négligence, ne peut être relevée contre le présumé responsable, dont la responsabilité ne sera complètement écartée que si la conduite a été irréprochable. Si elle aussi a été entachée de faute, il y aura lieu à partage de responsabilité.

La faute d'un tiers peut également libérer l'automobiliste. Mais, pour cela, il faut que le tiers ne soit pas un préposé ou un employé de l'automobiliste et qu'en outre sa faute ait été imprévisible et inévitable. En droit français, nous dirions qu'elle doit présenter le caractère du cas fortuit. La législation autrichienne est donc conforme à l'opinion de certains de nos auteurs, de MM. Mazeaud, en particulier, qui exigent du fait du tiers pour qu'il constitue une excuse pour le présumé responsable (dans un certain nombre de cas tout au moins, ceux des accidents causés par des automobiles volées, par exemple), qu'il présente le caractère de cas fortuit.

En troisième lieu, le présumé responsable peut se libérer de la présomption mise à sa charge en prouvant d'abord qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, tant celles prescrites par la loi et les règlements que celles imposées par la nature des choses et ensuite que le dommage n'est dû ni au vice ni au caractère spécial, ni au défaut de fonctionnement de sa machine. Cela revient à dire que la présomption peut être écartée par la preuve de la force majeure.

Dans ces conditions, un rapprochement se fait tout naturellement entre la présomption de responsabilité édictée par l'alinéa premier de l'art. 1384 de notre code civil et la réglementation en Autriche des accidents causés par les aéronefs à moteur, d'une part, et, d'autre part, entre notre article 1382 et le système de la loi autrichienne appliqué aux dommages causés par les aéronefs sans moteur.

Nous sommes ainsi en présence d'une responsabilité fondée sur la faute.

La loi désigne comme responsables le propriétaire et l'équi-

page de l'aéronef. Toutefois, les navigants professionnels au service d'un patron — qu'il soit un particulier ou une collectivité — restent soumis au droit commun, c'est-à-dire ne sont responsables que de leurs fautes.

Il faut signaler l'obligation faite au propriétaire de l'aéronef de fournir des garanties, soit sous forme d'assurance, soit sous forme de dépôt, pour être autorisé à circuler en Autriche. Cette obligation pèse non seulement sur les aéronefs nationaux, mais également sur les aéronefs étrangers.

MEXIQUE

La réglementation de la navigation aérienne fait l'objet du livre IV du Code des Moyens de Communication et des Moyens de Transport. Une présomption de responsabilité du propriétaire de l'aéronef y est établie pour tous les dommages causés aux tiers à la surface. Cette présomption peut être combattue par la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou du fait du prince, ainsi que par celle de la prise de toutes les précautions nécessaires pour éviter le dommage.

En cas de location de l'appareil, le propriétaire est solidairement responsable avec le locataire, à moins que la location n'ait été signifiée aux autorités compétentes. Dans ce dernier cas, la présomption de responsabilité ne pèse plus que sur le locataire. Le propriétaire est également exonéré lorsque son aéronef est à son insu exploité par un tiers qui devient responsable en son lieu et place.

POLOGNE

Le décret du 14 mars 1928 sur le droit aérien instaure une présomption de faute à la charge du propriétaire de l'aéronef, la victime pour fonder son action n'ayant qu'à démontrer l'existence du dommage et son lien de causalité avec l'aéronef. Malgré cela, le régime fait à l'aéronef est en réalité très doux car il est donné au propriétaire de grandes facilités pour détruire les effets de la présomption qui lui incombe. Alors que les systèmes de présomption ont le plus souvent comme consé-

quence de faire supporter par le présumé responsable les dommages dont les causes restent indéterminées, celui de la loi polonaise innocente le propriétaire de l'aéronef quand celui-ci prouve ou bien qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou bien, lorsqu'il a commis une faute, qu'il n'existe aucun lien de causalité entre sa faute et le dommage. Il va donc de soi qu'il peut s'affranchir de sa responsabilité en démontrant que le dommage est dû à la force majeure, au cas fortuit, au fait d'un tiers ou à la faute de la victime, toutes excuses qui se ramènent à la démonstration de l'absence de faute de sa part comme cause de dommage.

La présomption de responsabilité cesse de peser sur le propriétaire de l'aéronef pour frapper le preneur au cas où la location est inscrite au registre national des aéronefs, ou le détenteur quand ce dernier utilise l'appareil illégalement et sans le consentement du propriétaire.

TCHÉCOSLOVAQUIE

La responsabilité des dommages causés est fondée, par la loi du 8 juillet 1925, sur une présomption de faute.

La présomption édictée est lourde car elle ne peut être détruite que par la preuve de la faute de la victime ou de la faute d'un tiers. L'exonération n'est pas obtenue par la démonstration du cas fortuit ou de la force majeure. Le système instauré est, de ce fait, presque aussi rigoureux que celui de la responsabilité objective. On pourrait d'ailleurs aisément soutenir qu'il s'en rapproche beaucoup plus que des systèmes fondés sur la faute. Le refus opposé au responsable de se décharger en démontrant la force majeure est, en effet, très significatif de la volonté du législateur de négliger l'idée de faute pour édicter l'obligation de réparation des dommages faits à l'aéronef. Nous ne classons cependant pas cette loi dans les lois fondées sur le risque à cause de l'influence sur la responsabilité de l'aéronef de la faute du tiers.

Aux termes de l'article 29 de la loi du 8 juillet 1925, la réparation du dommage incombe: « au possesseur et à l'aéro-

« naute responsable de la conduite de l'aéronef et, à défaut du possesseur, au propriétaire ou à tout copropriétaire.

« Si l'aéronef, au moment où le dommage a été causé était à l'entière disposition d'un tiers, sont responsables outre les personnes déjà citées, tous ceux qui ont disposé de l'aéronef. »

Celui qui soustrait l'aéronef à son possesseur devient responsable à sa place. Toutefois le possesseur ne serait pas affranchi de sa responsabilité, si c'était une faute de sa part qui ait permis le vol de l'appareil.

La loi impose à l'utilisateur de l'aéronef la constitution de sûretés qui assurent le dédommagement des victimes en cas de dommages. Ces sûretés peuvent consister soit dans une assurance, soit dans un dépôt d'argent, soit dans une garantie bancaire

CHAPITRE V

LOIS QUI FONDENT LA RESPONSABILITE SUR LE RISQUE

ALLEMAGNE

La loi sur la navigation aérienne du 1^{er} août 1922 laisse, dans tous les cas de dommages, le bénéfice du droit commun aux tiers lésés, mais en même temps, elle édicte, dans certains de ces cas, une responsabilité objective de l'aéronef.

Ce faisant, elle n'impose une responsabilité particulièrement lourde à l'aviation que dans les circonstances où celle-ci est créatrice de risques propres à son activité. Dans les autres cas, très logiquement et très justement, la loi la laisse soumise au seul droit commun, aucun motif valable n'existant de la maintenir astreinte à une règle de sévérité exorbitante de celle appliquée à tous.

En vertu de sa responsabilité objective, l'aéronef est responsable de plein droit des dommages causés sans qu'il puisse s'exonérer par quelque cause que ce soit, excepté celle de la faute de la victime. Pour que cette responsabilité soit encourue, un certain nombre de conditions sont nécessaires :

— Le dommage doit être causé par l'exploitation de l'aéronef. — La loi ne définissant pas ce qu'il faut entendre par « exploitation », R. Schleicher conseille de considérer l'aéronef en exploitation dès qu'il se trouve sous l'action des forces motrices nécessaires pour sa sustentation et sa propulsion dans l'air. Dès que l'avion a son moteur en marche, il faudrait donc le considérer en exploitation, mais tous les auteurs ne sont pas d'accord sur cette interprétation.

Le lien de causalité entre l'exploitation de l'aéronef et le dommage sera apprécié d'après la théorie de la causalité adéquate.

— En deuxième lieu, le dommage doit être causé par un accident. Les dommages dûs au survol normal n'entraînent donc pas la responsabilité objective.

La faute de la victime sera appréciée dans son lien de causalité avec le dommage.

La responsabilité objective, étant donné sa sévérité et la possibilité laissée aux tiers lésés de demander une réparation intégrale dans les conditions de droit commun, est limitée. Dans les accidents causés aux personnes, le détenteur de l'aéronef est responsable jusqu'à 25.000 marks capital ou 1.500 marks de rente annuelle par personne, et à 75.000 marks par sinistre; pour les dommages causés aux choses jusqu'à 5.000 marks.

Cette responsabilité pèse uniquement sur le détenteur de l'aéronef, étant admis que le détenteur est « celui qui use de l'aéronef pour son propre compte au moment de l'accident, et qui en a la disposition ». Cependant, si l'aéronef est utilisé à l'insu et contre la volonté du détenteur, celui-ci est déchargé de sa responsabilité qui pèse sur l'usager illicite. Il n'en serait autrement que si une faute du détenteur avait permis l'utilisation illégitime de son aéronef; dans ce cas, détenteur et usager seraient solidairement responsables.

Dans tous les dommages où les conditions ne sont pas remplies pour entraîner la responsabilité objective, les victimes ne pourront obtenir réparation qu'en prouvant la faute de l'aéronef. Lorsque celle-ci sera très apparente et facile à démontrer, les tiers lésés n'auront pas intérêt à revendiquer le bénéfice de la responsabilité objective du détenteur, chaque

fois que le montant du dommage sera supérieur aux indemnités plafonds. Le recours au droit commun leur permettra en effet d'obtenir un complet dédommagement.

L'autorisation d'exploiter un aéronef est subordonnée à la constitution de garanties d'un montant égal aux maxima de la responsabilité objective. Ces garanties peuvent être fournies sous la forme d'une assurance ou d'un dépôt, en espèces ou en valeurs.

BULGARIE, CHILI, FINLANDE, HONGRIE

Tous ces pays possèdent une réglementation propre de la responsabilité des aéronefs (1). Chacune de ces réglementations institue une responsabilité objective en cas de dommages causés aux tiers. Cette responsabilité pèse sur le propriétaire seul en Bulgarie et en Finlande, sur le propriétaire et le pilote en Hongrie ; sur le propriétaire (ou locataire), le commandant et l'auteur du dommage en Finlande.

DANEMARK

La loi du 1^{er} mai 1923 institue une responsabilité absolue pour les dommages causés aux tiers qui ne peut être écartée que par la preuve de la faute de la victime. Toutefois, cette responsabilité ne sera pas encourue au cas de dommages survenus à l'intérieur d'un aéroport (acceptation du risque par les tiers lésés), le droit commun y restant applicable.

Cette responsabilité pèse sur le propriétaire et le détenteur de l'aéronef, la loi comprenant sous la dénomination « aéronefs » les aéroplanes, les dirigeables et les ballons libres.

L'utilisation d'un aéronef est subordonnée à la contractation d'une assurance ou à la constitution d'un dépôt par son propriétaire en vue de la garantie de dommages éventuels.

(1) Bulgarie, L. du 23 juillet 1925.

Chili L. du 15 mai 1931.

Finlande, L. du 25 mai 1923.

Hongrie, Ordonn. du 30 déc. 1922.

GRANDE-BRETAGNE

L'Air Navigation Act de 1920, dans son art. 9 intitulé : « Contraventions aux Règlements de Police et Responsabilité pour Dégâts », dispose, dans son premier paragraphe :

« 1° Aucune action ne devra être intentée pour violation
« de propriété ou trouble causé à celle-ci pour ce seul motif
« qu'un aéronef aura volé au-dessus du sol d'une propriété, ce
« fait pouvant être justifié par le vent, le temps et toute autre
« circonstance, ni pour les incidents auxquels donnent lieu de
« tels vols, aussi longtemps que les prescriptions de la présente
« loi et de toute ordonnance y relative et de la Convention (celle
« du 13 octobre 1919) seront observées pleinement; mais là où
« il y aura dégât matériel ou perte, causé par un aéronef en
« vol, au décollage ou à l'atterrissage, ou par un occupant d'un
« tel aéronef, ou par un objet tombant de cet aéronef, à toute
« personne ou à toute propriété sur terre et sur l'eau, il pourra
« être exigé du propriétaire de l'aéronef des dommages-intérêts
« pour les dégâts ou pertes correspondants, sans qu'il soit
« besoin pour cela de preuve de négligence, d'intention ou autre
« raison déterminante chez lui, tout comme si ces dégâts ou
« pertes avaient été réellement causés de propos délibéré, par
« négligence ou défaut, sauf au cas où ils seraient dûs, en tota-
« lité ou en partie, à la négligence de la personne qui en aura
« souffert. »

Les opinions sont divergentes quand il s'agit de déterminer le principe de responsabilité à la base de ces dispositions de la loi anglaise. Les uns n'y voient qu'une présomption mise à la charge du propriétaire de l'aéronef, d'autres considèrent que le système établi est une combinaison du principe du risque créé et de la théorie de la « *res ipsa loquitur* », d'autre enfin estiment que la loi instaure le principe de la responsabilité absolue.

La première opinion est soutenue par différents auteurs parmi lesquels M. Kaftal. Pour ce dernier (1), l'interprétation de l'article 9 dans le sens d'une présomption de faute est conseillée par le souci de respecter la volonté du législateur. Il considère en effet comme hors de doute que ce dernier a eu prin-

(1) R.G.D.A., p. 510 et s.

ciatement en vue, lors de la confection de sa loi, l'intérêt des victimes. La sauvegarde de cet intérêt oblige de décider que la responsabilité est fondée sur la faute pour permettre à la victime fautive de bénéficier des dispositions du droit commun que lui refuserait le principe d'une responsabilité absolue.

Avec la responsabilité absolue, il n'y aurait, en effet, pas de place pour le droit commun et l'interprétation stricte de l'article 9, premier paragraphe *in fine* affranchirait l'aéronef de toute responsabilité dans tous les cas de faute de la victime, y compris celui où la faute n'aurait contribué au dommage que d'une façon minime. En interprétant la loi comme soumettant l'aéronef à une présomption (d'ailleurs très sévère), on reste au contraire, dans le domaine de la responsabilité basée sur la faute et on laisse à la victime la possibilité d'être, en vertu du droit commun, indemnisée totalement ou partiellement, malgré sa faute, dans plusieurs cas, parmi lesquels celui où le défendeur a, après elle, commis une faute.

La seconde opinion tiendrait, si je l'ai bien comprise, dans le raisonnement suivant: Etant donné la connaissance que l'on a des risques engendrés par la navigation aérienne, on peut considérer que la seule existence du dommage causé par cette navigation constitue le témoignage des faits requis pour l'application de la « *res ipsa loquitur* », renversant le fardeau de la preuve et en déchargeant le défendeur.

Il semble bien qu'à ces deux opinions doive être préférée celle qui voit dans la loi anglaise l'application du principe de la responsabilité absolue. Il y a, à cela, une raison majeure qui paraît à elle seule déterminante: le maintien par la loi de la responsabilité de l'aéronef au cas de dommage dû à la force majeure. Cette prescription démontre clairement que le législateur a entendu écarter la responsabilité basée sur la faute. Les termes de la loi: « il pourra être exigé du propriétaire de l'aéronef des dommages-intérêts... tout comme si ces dégâts ou pertes avaient été causés de propos délibéré, par négligence ou défaut... » ne me paraissent nullement condamner cette interprétation. Ces termes ne sont que l'expression de la forme objective donnée souvent à sa pensée par le législateur anglais assez peu porté à recourir aux formules abstraites. On peut les trans-

poser ainsi: Le propriétaire de l'aéronef, dans les cas de dommages causés aux tiers sera toujours placé dans la situation où « les règles de responsabilité que nous appliquons habituellement mettent celui qui a causé un dommage de propos délibéré, par négligence ou défaut ». Le législateur regarde « du dehors » la situation faite à l'aéronef et en indique les conséquences: ce sont celles qu'engendre la faute dans le droit commun. Cette constatation est exacte mais elle ne signifie nullement, à mon sens, que l'aéronef est considéré comme en état de faute.

Je pense donc que la responsabilité édictée par la loi anglaise est une responsabilité objective.

En conséquence et en s'en rapportant aux termes de la loi, il faudra décider que la faute de la victime libère, dans tous les cas, la responsabilité de l'aéronef. Il n'en sera pas de même du fait ou de la faute d'un tiers qui n'écartera pas la responsabilité de l'aéronef à l'égard de la victime. C'est la solution donnée implicitement par la loi lorsqu'elle décide qu'après avoir réparé le dommage occasionné par son aéronef à la suite de la faute d'un tiers, le propriétaire aura recours contre ce tiers: « Toutefois, lorsqu'un paiement de dommages aura été obtenu « du propriétaire d'un aéronef ou consenti par lui, en vertu du « présent article, et si la perte ou le dommage résulte unique- « ment de l'intention de nuire, de la négligence ou de l'omission « de toute personne autre que le propriétaire ou son employé, « l e propriétaire sera fondé à recouvrer de cette personne le « montant des dégâts; de plus, dans toute action intentée contre « lui, le propriétaire pourra en en faisant la demande au tribu- « nal et en donnant caution, ainsi que peuvent le prescrire les « règles de justice, faire intervenir comme défendeur, toute « personne mentionnée ci-dessus, mais lorsque cette personne « n'aura pas été mise hors de cause, on ne devra pas, dans les « poursuites subséquentes qui pourront lui être intentées par « le propriétaire, l'empêcher de contester le bien-fondé de tous « dommages recouvrés du propriétaire ou payés par lui ».

Il ressort très nettement de ce texte que le propriétaire de l'aéronef pourra être condamné à dédommager la victime, dans le cas où le dommage sera dû à l'intention de nuire, à la négligence ou à l'omission et *a fortiori* au simple fait non fautif de

toute personne. La faute du tiers ne libère donc pas l'aéronef qui reste responsable envers la victime qui peut obtenir (judiciairement) une indemnité lorsque l'aéronef se refuse à la lui accorder bénévolement (...aura été obtenu de l'aéronef... ou consenti par lui: « consenti » s'oppose à « obtenu »). N'est-ce pas là un nouveau motif de croire que la responsabilité de l'aéronef, édictée par la loi anglaise, n'est pas basée sur la faute ?

Et le législateur prend le soin de préciser que le tiers dont le fait aura été la cause du dommage occasionné par l'aéronef n'aura pas à supporter la responsabilité particulièrement sévère de l'aéronef. Il ne suffira pas à ce dernier d'établir le dommage, la réparation qu'il a dû en faire, et le fait du tiers cause du dommage, pour obtenir de ce tiers le remboursement des obligations qui lui ont incombé. Le tiers, étranger à l'exploitation aérienne, n'est pas soustrait aux règles du droit commun et comme tel ne doit répondre que de sa faute. C'est pourquoi l'aéronef ne pourra valablement exercer un recours contre lui qu'en rapportant la preuve d'une faute de sa part. Quant à la fin du paragraphe de l'article 9 que nous venons de citer, il vise évidemment à protéger le tiers fautif, cause du dommage, contre la négligence de l'aéronef dans la défense ou contre son excessive libéralité à l'égard de la victime.

La responsabilité objective pèse en principe sur le propriétaire. Toutefois, elle le quittera pour frapper le détenteur lorsque l'aéronef aura été cédé « bona fide » ou loué pour une durée supérieure à quatorze jours.

« Art. 9. — 2° Le présent article s'appliquera au cas où un « aéronef aura été cédé « bona fide » ou loué pour un laps de « temps excédant quatorze jours, à toute autre personne, par « le propriétaire dudit aéronef, et où aucun pilote, commandant, navigateur ou membre opérant de l'équipage ne sera « employé par le propriétaire, en substituant à la personne du « propriétaire celle à qui l'aéronef aura été cédé ou loué... »

L'exigence d'une cession faite « bona fide » a sans doute pour but de protéger la victime contre la fraude du propriétaire qui consisterait à exploiter par l'intermédiaire d'un emprunteur, homme de paille sans surface, dans le seul but de se soustraire à la responsabilité légale.

Toutes autres personnes que le propriétaire et, dans certains cas, le cessionnaire et le locataire, restent soumises au droit commun : membres de l'équipage, auteur du dommage, et leur responsabilité ne peut être engagée que si est rapportée la preuve d'une faute de leur part.

Pour que le dommage donne lieu à responsabilité, il faut, aux termes de l'article 9, qu'il ait été occasionné par l'aéronef « en vol, au décollage ou à l'atterrissage, ou par un occupant d'un tel aéronef ou par un objet tombant de cet aéronef ». La responsabilité objective apparaît ainsi, dans la loi anglaise, comme le produit des risques de la navigation aérienne et non pas de l'exploitation, ainsi qu'il est décidé dans de nombreux pays.

Il faut relever que l'Air Navigation Act stipule que le survol normal des propriétés ne peut donner lieu à poursuite. La responsabilité de l'aéronef ne pourra être encourue que si le vol n'a pas été effectué à une altitude raisonnable, compte tenu des conditions atmosphériques, ou en conformité avec les règlements sur la navigation aérienne. Ce point mérite d'être signalé, car le droit anglais ne limite pas en hauteur le droit de propriété qui s'étend « usque ad cœlum ».

NORVÈGE

La loi sur la navigation aérienne du 7 décembre 1932 édicte la responsabilité absolue du propriétaire dans son article 37.

« S'il arrive des dégâts à des personnes ou à des objets en « dehors de l'appareil utilisé pour la « navigation aérienne », « la charge de les dédommager est au propriétaire de l'appareil, « même s'il n'est pas responsable (1). L'obligation de dédom-
« mager cesse d'exister si celui qui a subi les dégâts a, par une
« faute d'inattention grave, causé le dommage. »

L'art. 38 stipule que la responsabilité objective n'est pas applicable en cas de dommage survenu à l'intérieur d'un aéro-drome (acceptation du risque par les victimes).

(1) C'est ainsi qu'est traduit l'article 37 de la loi norvégienne dans la R.J.L.A. de mai 1924, p. 217. Il semble que « responsable » y est pris dans le sens de « fautif ».

A remarquer que, pour écarter la responsabilité de l'aéronef, la faute doit être appréciée et dans son lien de causalité avec le dommage et dans sa gravité subjective.

SUÈDE

La loi sur la responsabilité des dommages causés par suite de la navigation aérienne établit dans son article premier la responsabilité absolue du propriétaire à l'égard des « personnes ou des biens autres que ceux qui se trouvent à bord ».

L'art. 4 établit la responsabilité solidaire du propriétaire et du détenteur au cas où la détention aura eu lieu avec l'autorisation du propriétaire. Il en sera différemment, aux termes de l'art. 3, au cas où l'aéronef aura été utilisé à l'insu du propriétaire; dans ce dernier cas, le détenteur sera seul responsable.

Envisageant le cas de dommages aux tiers causés par deux ou plusieurs aéronefs, entraînant la responsabilité objective de leurs propriétaires, la loi décide que ces aéronefs seront responsables solidairement pour la totalité du dommage.

En cas de faute de la victime, c'est le Tribunal qui est chargé d'apprécier dans quelle mesure celle-ci doit influencer sur le droit à indemnité et qui doit décider si des dommages-intérêts sont dus et dans l'affirmative jusqu'à quelle somme.

SUISSE

La loi suisse mérite de retenir un instant l'attention, car elle est sans doute, de toutes les lois sur la navigation aérienne, la plus dure aux aéronefs. Il semblerait que le législateur, en l'édictant, ait eu comme principal guide l'idée que l'exiguité du territoire helvétique et ses moyens financiers ne permettraient avant longtemps ni le développement d'une aviation nationale importante, ni la multiplication de grandes Compagnies nationales; qu'en conséquence les dommages causés sur son territoire le seraient sans doute le plus souvent par des aéronefs étrangers et que l'essentiel était de faire en sorte que les tiers nationaux pussent, dans tous les cas, ceux survenus par leur faute compris, être indemnisés.

La matière de la responsabilité à l'égard des tiers se trouve

régulée par l'Arrêté Fédéral concernant la réglementation de la circulation aérienne en Suisse du 27 janvier 1920.

Les dommages causés par les aéronefs donnent lieu à une responsabilité objective des personnes déclarées responsables. Cette responsabilité n'est écartée obligatoirement dans aucun cas. Il faut noter en effet que la faute de la victime n'a jamais pour conséquence d'imposer l'exonération de l'aéronef. L'exonération n'aura lieu que si le juge le décide ainsi; aucune obligation ne lui étant faite de statuer dans ce sens. « Le juge, dispose l'art. 26 *in fine*, peut prononcer l'exonération totale ou partielle de la responsabilité civile en cas de faute du lésé ».

La responsabilité objective pèse solidairement: 1° sur le titulaire du permis de navigation établi pour l'aéronef; 2° sur celui qui a la maîtrise de l'aéronef; 3° sur l'auteur du dommage (le recours contre l'auteur du dommage étant toujours réservé).

Elle a une très grande étendue dans l'espace, étant encourue pendant le vol et pendant la manœuvre de l'aéronef. Le terme « manœuvre » est des plus larges et peut s'entendre de tout mouvement et de tout déplacement de l'appareil.

En vertu des dispositions du Code fédéral des obligations dont les dispositions sont applicables pour la détermination des dommages causés par les aéronefs (art. 31 de l'arrêté du 27 janvier 1920), tous dommages, tant matériel que moral, donnent lieu à réparation, le lien de causalité entre le dommage et l'aéronef devant être apprécié d'après la théorie de la cause adéquate.

L'arrêté fédéral comporte un certain nombre de prescriptions en vue d'assurer le dédommagement de la victime. En premier lieu, l'art. 29 donne au possesseur du fonds de terre endommagé un droit de rétention sur l'aéronef et son contenu saisissable. En second lieu, l'art. 28 stipule, plus généralement, que l'appareil avec tout son contenu garantit l'exécution des obligations visées à l'art. 26. Enfin, ce même article prévoit que la délivrance du permis de circulation peut être subordonnée à la constitution de sûretés par les personnes soumises à la responsabilité objective. Ces sûretés sont, à ma connaissance, toujours exigées. Elles peuvent consister en un dépôt en argent, en une garantie bancaire ou en une assurance de responsabilité.

Très pratiquement, et comme il aurait été souhaitable que le fasse la Convention de Rome, l'article 32 de l'arrêté dispose que: « L'action en responsabilité prévue à l'art. 26 peut être intentée au choix du lésé : 1° au for ordinaire de la personne responsable; 2° au lieu où le dommage a été causé; 3° au lieu où la sûreté prévue par l'art. 28 a été fournie ou déposée; 4° au domicile de la compagnie d'assurances avec laquelle le contrat d'assurance contre la responsabilité a été conclu. »

TURQUIE, U.R.S.S., YUGOSLAVIE

Les prescriptions sur la navigation aérienne (1) de chacun de ces pays édictent la responsabilité absolue des aéronefs en cas de dommages causés aux tiers. Cette responsabilité ne pourra être écartée en U.R.S.S. que par la faute lourde de la victime; elle sera atténuée ou écartée en Yougoslavie, suivant la contribution de la faute de la victime à la réalisation du dommage. Elle pèse, en U.R.S.S., sur le possesseur de l'aéronef et l'exploitant solidairement; en Yougoslavie, sur le propriétaire; dans le cas de location de courte durée sur le propriétaire et le locataire solidairement, et dans le cas de location de longue durée sur le locataire seul.

CHAPITRE VI

LOIS QUI FONDENT LA RESPONSABILITE SUR DES BASES DIVERSES

ETATS-UNIS

La réglementation de la responsabilité envers les tiers n'incombe pas au Gouvernement Fédéral, mais aux Etats. Ceux-ci n'adoptant pas tous les mêmes principes, on rencontre

(1) Turquie, Ordonnance du 30 décembre 1922.

U.R.S.S., Code de l'Air du 27 avril 1932.

Loi du 22 février 1928.

trois systèmes différents régissant la matière : le premier est celui du droit commun, le second édicte une présomption de faute et le troisième pratique la responsabilité objective.

Le système appliquant le droit commun aux dommages causés par les aéronefs est celui de la majorité des Etats. La responsabilité n'est encourue qu'en cas de faute de l'aéronef. Nous avons noté déjà (1) combien cette règle peut être défavorable à la victime lorsque, comme dans le domaine de notre art. 1382 C. civ., elle a la charge de la preuve. C'est cependant le sort qui lui est fait en principe d'après les règles générales de la responsabilité aux Etats-Unis. Mais ce principe reçoit un grand adoucissement par suite de la mise en œuvre d'une règle dite : « *res ipsa loquitur* ». Lorsque « les faits parlent d'eux-mêmes » pour déclarer responsable l'aéronef, la victime est débarrassée de la charge de la preuve et c'est à l'aéronef qui se prétend non fautif de le démontrer. Pour que cette règle puisse jouer, il faut, outre le témoignage des faits, c'est-à-dire que le fait causant le dommage, soit de telle nature qu'il puisse raisonnablement et au premier coup d'œil s'expliquer par la négligence du défendeur, que l'objet qui a causé le dommage ait été sous le contrôle exclusif du défendeur ou de son préposé. M. Kaftal (2), examinant les effets de cette règle en matière d'aviation, en tire les conséquences pratiques suivantes : Chaque fois que le dommage aura été causé par un accident (jet, chute d'objets, chute de l'aéronef, etc...) qui pourra être imputé à des causes étrangères à l'exploitation de l'aéronef, c'est-à-dire lorsque le témoignage des faits sera incertain, la règle « *res ipsa loquitur* » n'aura pas à jouer et la faute du défendeur devra être prouvée par la victime.

A fortiori, en sera-t-il ainsi lorsque les faits témoigneront nettement en faveur de l'innocence de l'aéronef, pour établir la faute d'un tiers à l'origine du dommage. Dans ce cas, l'aéronef n'aura pas à démontrer que le dommage n'est pas dû à sa faute.

(1) Voir *supra*, pages 10 et ss.

(2) R.G.D.A., p. 370.

Lorsque le dommage proviendra non d'un accident, mais de l'exercice normal de l'aviation, la règle « *res ipsa loquitur* » ne saura trouver application et le demandeur devra rapporter la faute de l'aéronef.

Dans ce système, la preuve de la force majeure exonère l'aéronef de toute responsabilité et fait supporter définitivement par le tiers lésé le dommage subi.

Quels sont les effets de la faute de la victime ? Dans le principe, la victime qui a commis une faute ayant contribué au dommage est privée de tout droit à réparation. Cependant ce principe est parfois modéré par la jurisprudence en cas de faute commune de l'aéronef et de la victime au moyen d'un certain nombre de théories. L'une, celle de la « *last clear chance* », consiste à déclarer seul responsable celui des adversaires qui le dernier était maître de la situation. Ce qu'il faut indiquer, c'est que le droit commun américain ne recourt jamais au partage de responsabilité.

Dans les Etats de Pensylvanie[†] et d'Idaho, en cas de dommage, une présomption de faute pèse sur le propriétaire de l'aéronef. Mais il s'agit d'une présomption assez douce qui est écartée, non seulement par la force majeure, la faute de la victime, mais aussi par la preuve que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter le dommage.

Enfin, il est des Etats qui soumettent l'aéronef à une responsabilité objective absolue. Ce régime est celui qui a été élaboré par le Comité de droit aérien de l'American Bar Association et qui a pris place dans l'Uniform State Law of Aeronautes, proposé à l'agrément de tous les Etats dans un but d'unification, mais accueilli seulement par dix-sept d'entre eux. Aux termes de cet acte, l'aéronef est responsable de plein droit des dommages causés au sol, sans qu'il puisse invoquer à sa décharge aucune excuse autre que celle de la faute de la victime.

Cette responsabilité particulièrement sévère tire sa source de la considération des dangers propres à la navigation aérienne. C'est pourquoi elle n'est applicable que pour les dommages causés au départ (depuis le moment où l'aéronef roule sur le sol en vue de décoller), en vol et à l'atterrissage. En toutes autres circonstances, c'est le droit commun qui règlera le dommage.

La responsabilité pèse sur le propriétaire. Elle est encourue avec lui par le propriétaire. Mais, d'après la jurisprudence, le terme « propriétaire » devrait être interprété dans le sens de « possesseur » au moment du dommage, de telle manière que, le cas de location excepté, le propriétaire n'encourrait aucune responsabilité quand un aéronef se trouverait, lors du dommage, sous le contrôle d'une autre personne.

La responsabilité objective reçoit de sévères critiques aux Etats-Unis. Certains prétendent même qu'elle serait anticonstitutionnelle en méconnaissant le 14^e amendement de la Constitution qui prévoit que : « Aucun Etat ne pourra priver aucune « personne de vie, liberté ou propriété sans procès judiciaire, « ni refuser à toutes personnes placées sous sa juridiction une « protection égale des lois ».

ITALIE

Le problème de la responsabilité envers les tiers est réglé par le décret-loi du 20 août 1923.

Dans le régime antérieur établi par le décret-loi du 27 novembre 1919 que celui actuel a abrogé et remplacé, le défendeur était, dans tous les cas de dommage, soumis à une présomption de faute que pouvait seule détruire la preuve de la force majeure (d'ailleurs très étroitement appréciée).

Le système actuel se révèle assez incertain. L'article 38 dispose : « Il est interdit de jeter d'un aéronef volant des « objets, corps ou matières pouvant nuire, sauf pour nécessité « évidente.

« Le jet donne lieu en tous cas au dédommagement des « dégâts occasionnés par les objets; également il est obtenu le « dédommagement des dégâts occasionnés par les objets tombés « par suite du départ ou de l'atterrissage de l'aéronef, sauf « cas de force majeure. »

En s'en tenant à ce texte, il faut donc décider :

— Que le jet d'objets entraîne la responsabilité objective de l'aéronef (il s'agit du jet d'objets de l'aéronef « volant », comme il est dit dans l'alinéa premier de l'art. 38).

— Que les dommages dus à la chute des objets à la suite du départ et de l'atterrissage, quelle qu'en soit la cause, donnent

lieu à une présomption de responsabilité de l'aéronef qui ne peut être détruite que par la preuve de la force majeure.

Mais que décider des autres dommages dus à l'aéronef et qui ne résultent ni du jet ni de la chute d'objets ? Dans le silence de la loi spéciale à la navigation aérienne à leur sujet, il semble qu'il faille penser que le droit commun leur est applicable, c'est-à-dire la responsabilité fondée sur la faute devant être prouvée par le demandeur.

Cependant, cette manière de comprendre la loi n'est pas unanimement admise, loin s'en faut. A l'ère le rapport qui a accompagné la promulgation du décret, il faut reconnaître qu'un doute vient à l'esprit pour décider que le législateur a entendu, dans une très large mesure, s'en remettre au droit commun pour la réparation des dommages dus à l'aviation. On relève en effet dans ce rapport : « La navigation aérienne, pour autant « qu'elle doive être favorisée, ne peut se soustraire au respect « de la propriété d'autrui, et c'est pour cela que des dispositions « ont été prises pour le dédommagement des dégâts, non seulement aux personnes et aux objets navigateurs, mais aussi aux « propriétés qui auraient subi des pertes ».

Qu'est-ce à dire ? Ne faut-il pas comprendre : l'intérêt de l'aviation ne doit pas faire oublier l'intérêt des tiers et les dispositions présentement édictées ont précisément pour but de sauvegarder cet intérêt des tiers, tant passagers que victimes au sol, au cas de dommages dus à l'aviation ? Peut-on, après cela, donner aux dispositions légales ainsi annoncées une interprétation qui réduit leur portée à la minorité des dégâts causés, puisque la majorité des dommages est, en fait, produite par la « chute », le décollage et l'atterrissage des appareils ?

Je pense qu'on doit répondre affirmativement à cette question si on veut respecter le texte du décret. C'est d'ailleurs ce que décident, à l'opposé de la plupart des juridictions inférieures, les juridictions supérieures, en n'étendant pas les dispositions de l'art. 38 aux cas qui n'y sont pas explicités et en appliquant à ceux-ci les règles du droit commun.

Dans leurs décisions, elles méconnaissent ainsi la thèse de M. Musto qui considère que l'art. 38 a une portée très générale embrassant toutes les causes de dommages, mais consacrent

l'opinion d'un certain nombre d'auteurs : MM. Cortesani, Fragoli, etc...

L'art. 40 énumère les personnes responsables : « De tous « les dégâts causés par les aëromobiles... aux tiers, sont responsables solidairement le propriétaire de l'aëromobile, l'exerçant « du transport (l'exploitant ?), l'auteur des dégâts ».

Cependant, cette solidarité peut être réduite en ce qui concerne le propriétaire. L'art. 42 lui permet en effet de se libérer moyennant l'abandon de l'aëromobile et du fret perçu ou à percevoir, en cas de dommage non dû à sa faute. Il appartient aux demandeurs de prouver cette faute pour empêcher le jeu de l'abandon libératoire. La question se pose de savoir si la faute de son préposé prive le propriétaire de la faculté d'abandon; les auteurs y répondent diversement sans qu'à notre connaissance aucune jurisprudence soit venue les départager.

L'art. 40, « in fine », envisageant la faute de la victime, déclare dans ce cas les règles du droit commun applicables.

DEUXIEME PARTIE

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface

(Convention de Rome, mai 1933)

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

Les problèmes de responsabilité à l'égard des tiers ont, nous l'avons vu, attiré l'attention des juristes dès avant la guerre. Alors que certains d'entre eux considéraient pouvoir trouver dans la législation en vigueur les éléments nécessaires à la solution de ces problèmes dans le sens d'une responsabilité renforcée de l'aéronef, d'autres estimaient nécessaire l'élaboration d'une réglementation spéciale à la matière et d'une législation particulière établissant une responsabilité absolue pour les dommages causés au sol.

Ce dernier point de vue fut d'ailleurs soutenu au premier Congrès Juridique International pour la réglementation de la locomotion aérienne, tenu à Vérone en 1910, mais sans succès.

La question fut reprise peu après dans un congrès international tenu à Francfort du 25 au 27 septembre 1913 et elle fut résolue par l'adoption du principe de responsabilité du détenteur de l'aéronef dans tous les dommages causés aux tiers par son appareil, hors les cas de faute de la victime et de force majeure. Mais l'adoption de ce principe resta toute théorique, aucun Etat ne l'ayant introduit dans sa législation.

Durant la guerre de 1914-1918, les rapports internationaux

étant rompus ou troublés et l'attention des Etats étant sollicitée par l'urgence des problèmes que posaient les hostilités en cours, l'étude des législations aériennes se trouva suspendue. Cependant l'aviation faisait de grands progrès, préparant ainsi la naissance de l'industrie des transports aériens.

Aussi quand la guerre fut terminée et que se créèrent des entreprises de transports aériens, les esprits se préoccupèrent à nouveau des questions de droit, et en particulier des questions de responsabilité que posait ce nouveau mode de transport.

De nombreux pays, renonçant à appliquer à ces questions les solutions du droit commun, édictèrent des lois leur donnant des règles propres. Mais ces lois étaient appelées à se contredire les unes les autres ! Un avion prenant son vol sur le territoire national cessait vite d'être soumis, dans de nombreux cas tout au moins, à sa législation pour être assujéti à celles des pays étrangers survolés. Le même accident, le même dommage avait pour lui des conséquences différentes suivant qu'il se produisait sur un point ou sur un autre du parcours effectué. Ici, le détenteur de l'aéronef pouvait s'exonérer de sa responsabilité, là cette possibilité lui était déniée. Moyen de transport éminemment international, il était souhaitable que, sur ses parcours internationaux, l'avion fût soumis à une règle internationale. C'était le désir des transporteurs aériens, auquel il n'était pas souhaitable d'opposer une fin de non recevoir de principe.

Cependant, la multiplication des législations nationales présentait le danger de faire naître, entre les différents pays, des divergences dans les solutions des problèmes de droit aérien, de cristalliser ces divergences en les fixant dans des textes et ainsi de rendre plus difficile par la suite leur suppression en vue d'une entente internationale. En fait, ces divergences existent et l'examen des lois internes de quelques pays auquel il a été procédé nous a montré leur persistance actuelle.

C'est pourquoi la Commission Consultative et Technique des Communications et du Travail de la Société des Nations en 1922, le Congrès International de l'Air de Londres en 1923 et la Chambre de Commerce Internationale en 1923 et 1925 émis des vœux pour qu'il soit procédé sans retard à l'unification du droit privé aérien.

C'est à la France que revient l'honneur d'avoir retenu ces vœux et d'avoir provoqué leur réalisation.

Sur l'initiative de M. Laurent-Eynac, alors sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, M. Raymond Poincaré, Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, adressa, le 17 août 1923, aux agents diplomatiques, à fin d'information aux Etats auprès desquels ils étaient accrédités, la circulaire suivante :

« Le Gouvernement français a été amené à étudier la question de la responsabilité du transport aérien et il a déposé sur le Bureau de la Chambre des Députés, le 15 juin dernier, un projet de loi qui reconnaît le droit au transporteur aérien de s'exonérer, dans certaines circonstances, et par une clause expresse, de la responsabilité qui lui incombe en raison des risques de l'air et des fautes commises à bord par toute personne employée à bord des aéronefs.

« Mais cette importante question ne saurait être résolue que par une convention internationale. On aurait pu songer à la soumettre aux délibérations de la Commission Internationale de Navigation Aérienne; seulement cette Commission est chargée uniquement de la mise au point, par voie d'amendement, de la Convention du 13 octobre 1919 sur la navigation aérienne et n'a pas qualité pour entreprendre la préparation de textes nouveaux hors de l'objet même de ladite convention. La question de la responsabilité du transporteur aérien est du domaine du droit privé, tout à fait étrangère, par suite, à la convention aérienne qui fixe les droits des Etats ou des Administrations à l'égard des aéronefs et de leurs équipages et les obligations de ces derniers.

« En conséquence, c'est à une Conférence Internationale spécialement réunie à cet effet qu'il convient de confier le soin : 1° de rédiger une convention sur la responsabilité du transporteur aérien; 2° de décider s'il est désirable de poursuivre l'étude de l'unification internationale du droit privé en matière aéronautique. Le Gouvernement français, estimant le moment venu d'entrer dans la voie de la réalisation, se propose de convoquer à Paris, dans la première quinzaine du mois de novembre prochain, une Conférence Internationale de droit privé aérien. Je vous prie d'en informer le Gouver-

« nement auprès duquel vous êtes accrédité et de lui demander « s'il est disposé à se faire représenter à la Conférence dont il « s'agit. »

Cette circulaire demandait ainsi aux Etats de se prononcer sur l'utilité de l'élaboration d'un droit privé international en matière aéronautique. Cette demande fut largement entendue puisque 43 nations envoyèrent des délégués à la Conférence de Paris, dont la date, au désir de plusieurs pays, fut d'ailleurs repoussée au 25 octobre 1925.

C'est à cette Conférence, on le sait, que fut adopté un projet de « Convention relative à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs » qui devait devenir la Convention de Varsovie de 1929.

En même temps, donnant ainsi son adhésion au principe d'une unification internationale du droit privé en matière aéronautique, la Conférence dressait, à titre d'exemple, la liste des questions dont l'étude lui paraissait la plus urgente. Parmi celles-ci se trouvait celle des « dommages causés par les aéronefs aux biens et aux personnes sur le sol ».

Pour procéder à l'étude des questions envisagées, la Conférence exprimait le vœu que fut nommé un Comité spécial d'experts chargé de préparer la continuation des travaux de la Conférence. Ce vœu provoqua, en janvier 1926, de la part du ministère des Affaires Etrangères français, une invitation aux Etats représentés à la Conférence de 1925 de participer à la création du Comité d'experts envisagé.

En mai 1926, 28 Etats (1) envoyèrent à Paris leurs experts officiels qui décidèrent de donner à leur Comité le nom de « Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens » (C.I.T.E.J.A.).

Ce Comité répartit son travail entre quatre commissions et

(1) Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, Angleterre, Belgique, Brésil, Chine, Danemark, République Dominicaine, Equateur, Espagne, France, Grèce, Guatemala, Hongrie, Italie, Japon, Libéria, Lithuanie, Principauté de Monaco, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Uruguay.

c'est à la troisième que fut confiée l'étude des questions suivantes :

1° Dommages et responsabilité envers les tiers (atterrissage, abordage, jet).

2° Limites de responsabilité (limitation forfaitaire, abandon).

3° Assurances.

Le problème de la responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers fut aussitôt mis à l'étude. M. le Professeur Ambrosini, délégué italien, étant désigné comme rapporteur et M. Vivent, sous-directeur de l'Aéronautique Civile au Ministère de l'Air, lui étant adjoint dans la suite pour étudier le système de garantie à fournir par l'exploitant.

Etant donné les différences sur le principe de responsabilité existant entre les diverses législations nationales, on aurait pu craindre que l'entente fût difficile sur le choix du principe à adopter dans la convention à intervenir. En fait, l'accord se réalisa aisément sur lui. Par contre, la détermination de l'étendue de la responsabilité et la fixation des garanties à exiger de l'exploitant firent apparaître des divergences de vue profondes dans le sein de la Commission et purent faire craindre l'inaboutissement de ses travaux. Les huit avant-projets consécutifs que dut élaborer le Professeur Ambrosini, les trois avant-projets de M. Vivent sont significatifs, par leur nombre, des difficultés rencontrées.

Celles-ci finirent cependant par être surmontées et la matière se trouve aujourd'hui réglementée par la Convention de Rome. Mais les divergences rencontrées lors de son élaboration n'ont pas été sans l'influencer, l'obligeant à laisser en dehors d'elle un certain nombre de points qui auraient dû logiquement y être traités et lui imposant souvent, dans les règles édictées, des solutions de transaction.

Telle quelle, cette Convention, lors de la troisième Conférence de Droit Privé Aérien qui s'est réunie à Rome, le 15 mai 1933, a recueilli, le 29 mai 1933, sous le titre de « Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface », la signature de dix-neuf Etats.

CHAPITRE II

FONDEMENT ET ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

SECTION I. — RESPONSABILITÉ OBJECTIVE

La responsabilité édictée par la Convention est une responsabilité objective basée sur le principe du risque. Aucun débat ne s'est ouvert sur l'adoption de ce principe qui a reçu, dès la présentation du premier avant-projet du rapporteur, l'adhésion de tous les membres de la troisième Commission. Celle-ci s'est ralliée sans peine à la solution donnée au problème de la responsabilité qui lui était soumis par le Comité juridique International de l'Aviation dans son « Code de l'Air » (Ch. II du Livre II) :

« Art. 48. — La responsabilité est basée sur le risque., »

On connaît déjà les principales raisons d'être de cette responsabilité objective (1) :

1° L'inégalité de situation entre l'aéronef et les tiers à la surface.

Alors que le tiers est incapable de causer un dommage à l'aéronef en vol, l'aéronef est pour lui une menace constante de péril qui échappe à toute sauvegarde et contre lequel il est d'autant plus impossible de se prémunir qu'est refusé au propriétaire du sol le droit d'interdire le survol de sa propriété. Sont ainsi en présence, en haut les exploitants d'aéronefs, actuellement une infime minorité, inaccessibles et intangibles aux « rampants » dont ils n'ont rien à redouter, et en bas « les tiers à la surface », la très grande majorité des hommes, inoffensives victimes possibles des aviateurs. Il apparaît équitable, dans ces conditions, que ceux qui sont au sol soient indemnisés, dans tous les cas, des dommages que l'aéronef peut leur causer d'en haut.

2° Les exigences de la mise en œuvre du droit interdiraient le plus souvent à la victime d'obtenir réparation si la respon-

(1) Voir supra, pages 10 et ss.

sabilité de l'aéronef était subjective. Comment prouverait-elle la faute de l'aviateur ? S'il y a faute à l'origine du dommage, elle ne peut le savoir. Cette faute a lieu dans le ciel, loin d'elle ! Elle ignore quand et comment elle s'est produite. La présomption de faute pesant sur l'aviateur la laisserait presque aussi désarmée. Comment détruirait-elle les allégations du détenteur de l'aéronef tendant à annuler cette présomption en invoquant le bénéfice du cas fortuit ou de la force majeure ?

Le principe du risque est donc à la base de la Convention qui, dans son article 2, stipule :

Art. 2 (1). — Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

En conséquence, ni la force majeure, ni le cas fortuit, ni le fait d'un tiers, ni même le fait du prince ne fournissent une excuse au navigateur aérien qui est soumis à une responsabilité très lourde. Il faut en décider ainsi, car le législateur l'indique implicitement, mais très clairement, en n'admettant comme excuse possible de l'aéronef que la faute de la victime, comme nous le verrons plus loin (1).

SOUS-SECTION I. — ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ OBJECTIVE

Si le principe de la responsabilité objective reçut, dès la première réunion de la troisième Commission, l'agrément de tous, la détermination de l'étendue de cette responsabilité donna lieu à des débats très longs et très importants au cours desquels s'opposèrent longtemps partisans d'une responsabilité illimitée et partisans d'une responsabilité limitée.

La question fut soulevée la première fois lors de la session de la troisième Commission tenue à Paris les 23 et 24 mars 1928. Elle fit aussitôt apparaître des divergences telles qu'il fut décidé de la soumettre à la réunion plénière du Comité. Celui-ci, à Madrid, en mai 1928, se prononça dans sa majorité en faveur

(1) Voir pages 88 et s.

du système de la responsabilité illimitée. Cependant la thèse de la limitation fut reprise à Paris, dès octobre de la même année, puis en avril-mai 1929, sans jamais, d'ailleurs, recueillir l'adhésion de la majorité. Aucune entente n'intervenant sur cette question, une solution transactionnelle fut cherchée et trouvée par la troisième Commission dans sa session de mai 1930 et proposée dans un nouvel avant-projet à la session plénière du C.I.T.E.J.A., tenue à Budapest en octobre 1930. Elle consistait dans une limitation de la responsabilité, hors les cas de dol ou de faute prouvée de l'aéronef. C'est elle qui a été finalement adoptée et qu'édicte la Convention de Rome.

Pour porter sur elle une juste appréciation, il est bon de citer les principaux arguments émis, lors des discussions s'y rapportant, par ses adversaires et ses partisans.

D'un point de vue théorique, la limitation de la responsabilité reçut le reproche d'être contraire aux principes juridiques et fut qualifiée de « monstruosité juridique » (Pittard, Suisse). Il fut souligné ce qu'elle aurait de choquant pour l'équité, en obligeant la victime à supporter définitivement une partie du dommage. On releva aussi le caractère arbitraire de toute limitation.

D'un point de vue pratique, M. Cogliolo (Italie) dénonça la difficulté d'organisation d'un système de limitation d'une responsabilité appelée à être engagée dans des dommages de très inégalité gravité, sans qu'aucune base rationnelle pût servir à la détermination de l'étendue à lui donner.

S'en prenant à un des motifs invoqués par les partisans de la limitation : l'intérêt de l'aviation, M. Ripert (France) fit observer que les risques courus par les exploitants d'aéronefs ne sont pas plus considérables que ceux supportés par quantités d'autres exploitants dont la responsabilité est illimitée.

Au surplus, quand même l'exploitant d'aéronef mériterait un régime de faveur, il serait inique d'en faire supporter les frais à la victime et M. de Lapradelle (France) déclara : « Sans doute, il y a lieu de faire des sacrifices énormes pour le développement de l'Aéronautique, mais ces sacrifices, il ne faut pas les demander aux particuliers : il faut les demander à des collectivités. C'est une question de subvention, et, suivant

« les conceptions nationales, d'encouragements à accorder à l'industrie aéronautique. Il ne faut pas que des sacrifices particuliers soient demandés sous forme de lois. Je ne pense pas que le « *propter utilitatem* » soit différent du « *propter æquitatem* ».

Enfin, sur le terrain même de l'intérêt de l'aviation, la délégation polonaise émit l'opinion qu'une limitation de sa responsabilité ne serait pas favorable à l'exploitant. Le juge, influencé par les chiffres limites, nécessairement élevés, des indemnités à allouer aux victimes, aurait tendance à accorder de très lourds dédommagements, et à nuire ainsi au développement de l'Aéronautique.

Partisan de la limitation, M. Ambrosini, à l'objection de principe soulevée contre une limitation, répondit : « S'il est vrai que la responsabilité illimitée est la règle, cela ne signifie pas moins que l'on peut et, dans certains cas, l'on doit déroger à la règle. Le droit commun connaît, en effet, des règles de « *jus singulare* » et des privilèges qui ne sont autres que des dérogations introduites « *propter aliquam utilitatem* ».

L'utilité d'une règle spéciale se justifiait par plus d'une considération. Des raisons d'équité la conseillaient : l'aéronef supportant un régime de responsabilité particulièrement sévère et exceptionnel, il était juste qu'une limitation de ses obligations constituât une contre-partie de ce traitement de rigueur.

L'intérêt de la navigation aérienne exigeait d'ailleurs une limitation. Soumettre l'Aéronautique à une responsabilité illimitée rendrait son développement plus difficile encore, qui ne peut déjà se poursuivre que grâce aux subventions qui lui sont allouées. La non limitation, c'était, en effet, l'assurance impossible en même temps qu'une règle sans intérêt réel pour les tiers. Qu'un aéronef tombe sur une usine à gaz, provoque une explosion et un violent incendie gagnant tout un quartier, quel est l'exploitant assez riche pour dédommager tous les sinistrés ? Les ressources des responsables n'imposent-elles pas pratiquement une limitation de responsabilité ?

Cette limitation ne serait d'ailleurs pas exorbitante, faisait enfin observer la S.A.B.E.N.A. à la Commission de l'I.A.T.A., puisqu'elle était déjà admise en droit maritime par la faculté

d'abandon pouvant, dans certains cas, être opposée au créancier.

Il me paraît difficile de prendre parti et de décider quels sont, des bons arguments émis dans la discussion sur l'étendue à donner à la responsabilité des aéronefs, ceux qui sont les meilleurs et méritent le plus d'être retenus. En fait, aucune des deux thèses en présence n'a prévalu absolument, la Conférence de Rome, après le C.I.T.E.J.A., ayant accueilli le principe de la limitation, mais sous réserve que l'aéronef n'ait commis aucune faute prouvée ou n'ait pas agi par dol.

SOUS-SECTION II. — SYSTÈME DE LA LIMITATION

Admettant le principe de la limitation, comment la Convention l'organise-t-elle pratiquement ?

Le système le plus simple aurait été de fixer d'une manière uniforme l'indemnité globale maximum pouvant être mise à la charge de l'exploitant. Quelle qu'ait été l'importance du dommage, l'aéronef n'aurait été tenu de le réparer que jusqu'à concurrence du montant de cette indemnité.

Ce système a été proposé à la Conférence par la délégation allemande qui a fait justement observer que l'importance du dommage n'est pas fonction du poids ou de la valeur de l'appareil et qu'un avion léger peut provoquer un accident aux tiers aussi grave qu'un appareil de grand tourisme. Au regard du lésé, ce qui importe, c'est la gravité du dommage souffert et non le poids ou la valeur de l'objet qui l'a causé.

Cette observation, très exacte, était cependant incapable d'imposer à elle seule le système qu'elle défendait. Ce système méritait, en effet, un grave reproche. Sous peine de fixer l'indemnité maximum à une somme faible, et, par conséquent, de sacrifier délibérément l'intérêt des victimes, il aurait fait peser une lourde charge sur les petits aéronefs. Principalement soucieux du développement de l'aéronautique, la délégation allemande, très logiquement, n'hésitait pas d'ailleurs à proposer comme indemnité maximum une somme relativement faible : 600.000 fr. pour les dommages causés aux personnes et 300.000 fr. pour les dommages causés aux biens.

Ce système, étant donné les chiffres proposés, n'aurait

pas été favorable aux tiers. Si les indemnités maxima avaient été élevées, il serait devenu insupportable aux aéronefs. Il ne fut pas retenu.

Une seconde série de systèmes, présentant le trait commun de chercher une base arithmétique à la fixation de la limitation, proposait que le montant de l'indemnité maximum fut déterminé en fonction d'un des caractères de l'aéronef : de sa force motrice, ou de sa valeur, ou de son poids, ou de sa capacité de cargaison, etc... Il est banal de relever l'arbitraire de chacun d'eux.

Pour qu'ils soient rationnels, il faudrait qu'existât une relation arithmétique entre l'un des caractères proposés comme base de calcul et la puissance de dommage de l'aéronef. Or, il n'en est rien. Les dégâts provoqués par un avion léger qui s'enflamme dans sa chute et met le feu à une usine ou à un groupe d'immeubles seront beaucoup plus importants que ceux dus à un gros appareil, limités aux effets du choc. Cette remarque vaut évidemment pour des appareils de valeur, de puissance ou de charge inégale.

Ces systèmes eurent cependant leurs partisans au C.I.T.E.J.A. et plus particulièrement celui fixant la responsabilité limite en considération de la valeur de l'aéronef. C'est ce dernier que proposa dans son projet le rapporteur de la troisième Commission une fois qu'eût été adopté le principe de la responsabilité limitée, la valeur retenue étant celle de l'appareil au lieu et au moment de sa mise en service.

Mais, lors de la Conférence de Rome, ce système fut critiqué par M. Oppikofer, de la délégation allemande : « J'aimerais « attirer l'attention de la Conférence, dit-il, sur le principe primordial qui consiste à déterminer la limite de la responsabilité d'après la valeur de l'aéronef. Ce principe suppose, « semble-t-il, qu'il y a une relation entre la valeur économique « de l'appareil et l'étendue des dommages qu'il peut causer aux « tiers. Je crois que cette relation n'existe qu'à titre exceptionnel, elle n'existe pas comme règle ».

Un aéronef, muni de tous les derniers perfectionnements, doté de tous les appareils de sécurité existants et très cher,

n'est-il pas moins dangereux qu'un petit appareil de faible valeur ?

Dans cet ordre d'idées, la délégation des Etats-Unis, par la voix de M. Jaeckel, notait la situation désavantageuse qui serait faite à l'exploitant utilisant le meilleur matériel « qui est en même temps le plus sûr et le plus coûteux » par rapport à l'exploitant employant du matériel inférieur et à bon marché, au cas où l'étendue de la responsabilité serait en raison directe de la valeur de l'aéronef.

Cette solution présentait un autre grave inconvénient provenant de ce que des appareils de même type, absolument semblables peuvent avoir des valeurs différentes. Avec le système proposé par M. Ambrosini, ils auraient entraîné des responsabilités inégales, ce qui aurait été injuste et illogique.

Il est de fait que le prix des avions d'un type donné varie suivant l'importance de la commande dont ils sont l'objet. Et comment fixer la valeur d'un prototype en cours d'essai et qui n'a pas encore fait l'objet d'un marché ? Par son prix de revient ? Il est difficile à connaître. Doit-on, pour l'établir, tenir compte de tous les frais d'études qui ont précédé et accompagné la construction ? Ces frais ne doivent-ils pas être appréciés, en fonction de leur amortissement probable sur un certain nombre d'appareils ? N'ont-ils pas servi à quelque mise au point d'une application générale dans l'avenir ? Si le prototype a fait l'objet d'un marché, prendra-t-on le prix qui y est porté comme valeur de l'aéronef, ce prix étant souvent, pour une part, un encouragement à l'industrie et à l'étude de formes ou de procédés de construction nouveaux ? On pourrait citer plus d'un marché où le prototype est payé quatre ou cinq fois plus cher que les appareils de sa série fabriqués ensuite.

A la valeur de l'appareil au lieu et au moment de sa mise en service, la délégation française proposa de substituer la valeur d'assurance. Ce système aurait, également, soulevé des critiques car il aurait contraint l'exploitant d'assurer toujours son appareil. L'assurance des aéronefs contre les dommages qu'ils subissent (assurance casse) est très onéreuse et les primes demandées pour elle sont bien supérieures à celles versées pour l'assurance contre les dommages causés aux tiers. C'est pourquoi il est beaucoup

de propriétaires d'avions de tourisme qui ne font pas garantir leurs risques de casse. C'est plus exact encore des compagnies de navigation aérienne. Certaines d'entre elles gardent la totalité de ces risques à leur charge. Celles qui s'assurent contre eux ne font généralement pas garantir toute leur flotte. Il arrive un moment où des appareils d'un type ancien sont sur le point d'être retirés du service. Ils sont à peu près complètement amortis. Leur valeur vénale ne dépasse souvent pas celle de la ferraille. Quelle valeur d'assurance leur donner? Si on leur donnait une valeur voisine de leur prix d'acquisition, on arriverait à payer pour eux une prime annuelle presque égale à leur valeur actuelle, compte tenu de l'amortissement.

En outre, au cas d'assurance et principalement quand il s'agit de contrats donnant lieu au versement d'une prime globale de l'ordre de millions comme le cas se présente parfois, l'exploitant a recours à toutes les combinaisons habituelles d'assurances de dommage et en particulier conserve souvent à sa charge une partie du risque, n'assurant l'appareil que pour une partie de sa valeur.

La valeur d'assurance aurait donc été très arbitraire.

L'I.A. T.A. avait demandé que le chiffre limite de responsabilité fut celui de la valeur de l'appareil au moment de l'accident. Outre que cette valeur aurait été difficile à déterminer, une limitation basée sur elle aurait fréquemment méconnu les droits de la victime. En voici un exemple : soit un accident causé en France par un Laté 25, en mai 1935. La Compagnie de Navigation Aérienne, propriétaire de cet appareil aurait sans doute prétendu que sa valeur, au moment de l'accident était très faible, et cela en toute honnêteté! En effet, la plupart des appareils de ce type ont été retirés du service et les derniers le seront sous peu. Leur valeur d'utilisation tend donc vers 0 et s'en approche très vite. Quant à leur valeur vénale, l'expérience prouve qu'elle est très faible. L'indemnité limitée à cette valeur aurait donc pu être tout à fait insuffisante pour dédommager les victimes. L'adoption de la proposition de l'I.A.T.A., sans fixation d'un minimum de responsabilité, aurait ainsi méconnu souvent le droit des tiers. Corrigée par la fixation d'un minimum, l'application de son principe aurait été à chaque instant écar-

tée par le jeu de ce minimum. Elle ne méritait pas de devenir règle générale. Elle n'a pas été retenue.

*
**

C'est la proposition de la délégation britannique qui eut finalement l'heur de recueillir l'adhésion des membres de la conférence et qui a dicté la règle de la Convention de Rome.

Le système retenu est le suivant : fixation d'un minimum et d'un maximum de responsabilité entre les limites desquels la détermination de l'indemnité plafond se fait en fonction du poids maximum autorisé de l'aéronef. Il présente un avantage certain sur les précédents : celui d'empêcher toute fraude et d'éviter toute discussion sur la limite de la responsabilité encourue.

Dans tous les Etats adhérents au C.I.T.E.J.A., il est exigé des aéronefs l'obtention d'une pièce analogue à notre certificat de navigabilité qui indique la charge utile et le poids maximum de l'appareil. Cette pièce, qui est à bord de tout aéronef, est transcrite sur le registre de l'autorité qui la délivre et il est ainsi toujours possible d'en avoir connaissance.

*
**

Le principe du système adopté, voyons quels sont les chiffres qui ont été retenus : celui du minimum, celui du maximum de responsabilité, celui à appliquer à l'unité de poids de l'appareil entre ces deux extrêmes.

Leur détermination a été, elle aussi, l'objet de longs débats. Les anciens partisans de la R.C. illimitée demandaient naturellement que les chiffres soient élevés ; ceux surtout préoccupés de l'intérêt des aviateurs désiraient qu'ils fussent bas. Dans le but d'essayer de satisfaire tout le monde et aussi afin de tenter d'établir un juste équilibre entre la situation des aéronefs et celle des tiers, ils sont moyens. Il faut indiquer, toutefois, que pour les fixer, il a été tenu compte des données statistiques et que ceux retenus auraient été suffisants, dans la très grande majorité des accidents survenus, pour dédommager entièrement les victimes. Somme toute, la limitation est telle

qu'elle ne soit appelée à jouer que dans les cas d'accidents d'une gravité exceptionnelle, sans être assez élevée pour encourir le reproche d'entraver l'essor de la navigation aérienne et de rendre impossible, sous peine de payer des primes excessives, l'assurance des aviateurs.

Les chiffres sont les suivants :

Limite minimum de la responsabilité par accident : 600.000 fr.

Limite maximum de la responsabilité par accident : 2.000 000 fr.

Sous réserve de l'observation de cette double limitation, l'exploitant est responsable, pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une somme de 250 francs par kilogramme de son appareil.

La convention précise : « Le poids de l'aéronef s'entend du « poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il « est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle ».

Nous verrons plus loin que l'article 2 de la Convention indique que donne droit à réparation le dommage causé « aux personnes » et « aux biens ».

La Convention, en cas de dommage causé par un même accident à des personnes et à des biens, laisse-t-elle au juge le soin de répartir l'indemnité maximum ? Celle-ci doit-elle être affectée dans la même proportion à la réparation des dommages aux biens qu'à celle des dommages aux personnes ? La « Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international », limite, hors les cas de dol ou de faute équivalente au regard de la loi du tribunal saisi, la responsabilité du transporteur. Mais sa limitation ne se traduit pas par la fixation d'une indemnité plafond à ne pas dépasser dans un même accident. Elle consiste à prescrire, d'une part, l'indemnité maximum à allouer à chaque voyageur endommagé et d'autre part celle pouvant être versée à l'expéditeur de bagages ou marchandises abimées ou perdues. Une semblable discrimination se trouve-t-elle dans la Convention de Rome ? Certains membres de la Conférence, et en particulier les délégués des Etats-Unis, ont tenu essentiellement que dans l'indemnité à verser aux tiers, victimes de dommages, une partie fût affectée à la réparation du préjudice causé aux personnes,

le reste l'étant à la réparation de celui causé aux biens. Leur demande reçut satisfaction et la Convention décide que les deux tiers des indemnités fixées par elle doivent être affectés à la réparation des dommages causés aux personnes, le troisième tiers l'étant à la réparation des dommages causés aux biens.

Elle limite donc la responsabilité de l'aéronef à un minimum et à un maximum d'abord; elle fixe ensuite un mode de répartition de ce minimum et de ce maximum entre les personnes et les biens. Sa limitation s'arrête-t-elle là? Non. Une autre limitation y est encore édictée: celle de l'indemnité maximum pouvant être allouée par victime. Elle est fixée à 200.000 francs, introduisant ainsi, pour reprendre l'expression de M. Giannini « un système de limitation dans la limitation ». Cette disposition est encore l'œuvre des délégués des Etats-Unis. Prévue par la C.I.T.E.J.A. lors de sa session de Budapest, elle avait été oubliée par le Comité de rédaction. La rappelant à la Conférence de Rome, le 23 mai 1933, M. Cooper (Etats-Unis) soutenait : « Si l'on n'adopte pas une limite maximum par personne « dans la « Convention relative à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface », on n'accomplira pas « le principe de la limitation de la responsabilité de l'exploitant. Peu d'accidents arrivent dans lesquels plus d'une ou « deux personnes soient tuées par la chute de l'aéronef. La « limite maximum pour chaque accident, que la Conférence a « déjà fixé, excède beaucoup les dommages que cause d'ordinaire la mort d'une ou deux personnes. Par conséquent, la « détermination de cette limite maximum sans une limite maximum par personne, ne réussit qu'à détruire le système de la « limitation de la responsabilité de l'exploitant. » On vient d'indiquer que satisfaction a été donnée à la demande des Etats-Unis.

Des dommages étant causés uniquement à des personnes (ou à des biens), l'exploitant n'est-il responsable que jusqu'à concurrence des deux tiers (ou du tiers) de l'indemnité totale plafond à laquelle il peut être tenu, eu égard au poids de l'aéronef? Le fait-on bénéficier du tiers affecté à la réparation des dommages causés aux biens et inemployé (ou des deux tiers affectés à la réparation des dommages causés aux personnes)

ou, au contraire, emploie-t-on ce tiers à la réparation du préjudice commis aux personnes non réparé intégralement par la partie du maximum de l'indemnité qui lui est normalement affectée? La partie inemployée à la réparation d'un genre de dommages est-elle réversible? La Conférence l'avait d'abord déclarée par 11 voix contre 7, mais le principe de réversibilité fut abandonné ensuite par le Comité de rédaction et n'est pas admis dans la Convention. Celle-ci règle ainsi la matière :

« Art. 8. — 1° L'exploitant est responsable pour chaque accident jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

« 2° Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600.000 francs, ni supérieure à 2.000.000 de francs.

« 3° Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que dans ce dernier cas l'indemnité prévue puisse dépasser 200.000 fr. par personne lésée. »

Envisageant le cas où l'indemnité globale est insuffisante pour réparer intégralement tous les dommages, la Convention stipule dans son article 9 qu'il y a lieu à la réduction des droits de chacun. Nous laissons de côté momentanément l'examen de cette disposition qui sera étudiée avec les questions se rapportant à l'exercice des actions de la victime.

*
* * *

Sans revenir sur la question de la valeur du principe de la limitation de la responsabilité elle-même qui a été vue précédemment, il y a lieu de se demander quel jugement doit être porté sur le système de limitation instituée par la Convention. Dénoncer son arbitraire équivaldrait à attaquer le principe de la limitation lui-même. Un tel reproche ne doit donc pas être adressé. Ce qu'il importe, c'est de considérer l'aptitude du sys-

tème établi à satisfaire au mieux et pratiquement les intérêts opposés des aviateurs et des tiers.

La responsabilité mise à la charge de l'aviateur est-elle excessive? L'importance du risque couru par nombre d'individus est supérieure à celui qu'on fait supporter à l'aéronef, car il est beaucoup d'activités dont l'exercice peut engendrer une responsabilité sans limites, qui se trouve assez fréquemment engagée pour des sommes dépassant les maxima de la Convention de Rome. Cette remarque serait toute théorique si elle visait une limitation très élevée, mais elle a toute sa portée avec les chiffres adoptés par la Conférence. Au surplus, le principal mérite de la limitation ne réside pas, à mon sens, dans les plafonds fixés, mais bien dans le fait de la limitation en soi. C'est parce qu'une limitation existe que l'assurance est possible moyennant des primes relativement modérées. Le dommage pouvant être causé théoriquement par un aéronef est gigantesque. Il peut, par l'intermédiaire de l'éclatement d'une usine à gaz sur laquelle tombe l'avion en flammes, frapper tout un quartier. Un sinistre de cette envergure a infiniment peu de chances de se produire. Il peut cependant survenir et l'assureur doit tenir compte de cette possibilité au cas d'une responsabilité illimitée. La prime qu'il exige se trouve ainsi beaucoup plus élevée que ne l'exigerait la couverture du risque courant de l'aéronef. La limitation de responsabilité libère l'assureur de la crainte de la catastrophe qui engloutirait son capital et ses réserves et lui permet de proposer des polices à des taux modérés. La limitation apparaît ainsi comme une règle très favorable à l'aéronef.

En général, l'intérêt des tiers n'a pas été, lui non plus, méconnu. L'expérience révèle que, dans la très grande majorité des accidents, le montant des dommages n'atteint pas les chiffres de la Convention. La victime n'aura donc pas ordinairement à souffrir de la limitation de la responsabilité de l'auteur du dommage. Il pourra en être différemment dans quelques cas d'accidents très graves qui ne seront pas réparés intégralement. Ce sera évidemment injuste. Mais ce sacrifice ainsi imposé à la victime le sera, non dans l'intérêt de l'exploitant responsable, ce qui serait inique, mais dans l'intérêt de l'aviation

en général et par là dans l'intérêt social tout entier. C'est pourquoi on pourrait souhaiter, comme y invitait M. de Lapradelle lors de la Conférence, que la société prenne à sa charge la réparation du dommage non indemnisé par l'aéronef. Il n'en est pas question !

La répartition de l'indemnité globale en deux parties, l'une affectée au dédommagement des personnes, l'autre affectée à la réparation des dommages causés aux biens, mérite des critiques d'autant plus sévères qu'a été repoussé le principe de reversibilité. Il arrivera, en effet, que les créanciers d'une espèce soient totalement indemnisés, ceux de l'autre espèce l'étant incomplètement. Cette solution vexera beaucoup le sens moral courant au cas d'un dommage causé à des biens et complètement indemnisé en même temps qu'à plusieurs personnes grièvement atteintes qui pourront ne toucher qu'une indemnité très réduite. En outre, les dommages causés aux personnes pouvant l'être de manière très diverses, il pourra se faire qu'un créancier dont les seuls intérêts d'argent ont eu à souffrir concourent à la répartition de la partie réservée à la réparation des dommages causés aux personnes avec des blessés très graves et cela en cas d'indemnité globale insuffisante pour indemniser totalement le préjudice causé aux blessés. A vrai dire, il semble que la Conférence, en attribuant les deux tiers de l'indemnité maximum globale pouvant être mise à la charge de l'exploitant, à la réparation des dommages causés aux personnes, ait été conduite par des considérations d'humanité, à la base desquelles se trouvait le respect de la vie humaine. Son mode de répartition ne se justifierait pas autrement, la valeur économique des biens détruits pouvant être bien supérieure à la valeur économique des personnes, si on veut passer cette expression. Elle ne songeait donc pas, sans doute, à mettre à la disposition des créanciers pour retard, par exemple, une somme supérieure à celle accordée aux propriétaires d'immeubles détruits. Elle arrive pourtant à ce résultat. Et il aurait été sans doute préférable que dans le membre de phrase de l'alinéa 3 de l'art. 8 où elle fixe l'affectation de l'indemnité plafond, elle précise que les deux tiers de l'indemnité globale seraient affectés à la réparation des dommages causés « à l'intégrité physique ou à la santé des personnes ».

SOUS-SECTION III. — LA FAUTE DE LA VICTIME

L'exploitant d'aéronef n'échappera-t-il jamais à la responsabilité objective que l'on fait peser sur lui? Il est un cas où il verra cette responsabilité écartée ou atténuée : celui de la faute de la victime.

L'article 3 stipule en effet :

Art. 3. — « La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué. »

Le vote de cet article a donné lieu à des discussions dont il faut répéter l'essentiel.

Dans le projet soumis à la Conférence, le texte présenté par le rapporteur différait du texte définitif. Il prévoyait la disparition ou l'atténuation de la responsabilité de l'aéronef « dans le cas de faute de la personne lésée et conformément aux dispositions de la loi du tribunal saisi ».

Lors de son examen il donna lieu à de nombreuses critiques et plusieurs propositions furent faites en vue de le modifier. Certains visaient la rédaction, sans toucher au fond ; d'autres demandaient que soit précisée la loi applicable par le tribunal saisi et, repoussant la *lex fori*, réclamaient la compétence de la *lex delicti commissi*.

La plus importante était la deuxième proposition de la délégation néerlandaise. C'est elle qui a été retenue. Elle tendait à réduire au maximum les effets des divergences des lois nationales en posant une règle propre à la Convention.

La faute de la victime est, on le sait, très diversement appréciée dans les différents pays quant à son influence sur l'atténuation de la responsabilité de l'auteur du dommage. Certaines lois considèrent uniquement le lien de causalité existant entre la faute de la victime et le dommage. D'autres, au contraire, considèrent la faute en elle-même, dans son caractère de gravité subjective.

A cette faute, diversement appréciée, s'attachent des conséquences variables. C'est ainsi que l'Air Navigation Act exonère l'aéronef de toute responsabilité lorsque le dommage est dû, même partiellement, à la faute de la victime. La loi danoise,

par contre, exige pour exonérer l'aéronef une faute grave d'inattention de la victime. En Allemagne, en Suède, la responsabilité est atténuée ou écartée suivant que la faute de la victime a simplement contribué au dommage ou en a été la seule cause... Le texte du projet, en s'en rapportant à la loi du tribunal saisi, laissait persister toutes ces divergences : « Il s'agissait, déclarait le président de la Conférence, de concilier les législations différentes. Il y en avait qui consentaient à écarter toute responsabilité ; il y en avait d'autres qui se bornaient à atténuer la responsabilité. Alors on a laissé au juge du tribunal saisi le soin de régler le problème d'après la loi nationale, de façon à consentir que la responsabilité soit ou bien écartée, ou bien seulement atténuée. »

Il n'en restait pas moins qu'en donnant compétence à la loi du tribunal saisi, on introduisait dans un acte visant l'unification une source de diversités du droit. Cette solution était d'autant plus à regretter que la victime a, comme on le verra, le choix entre plusieurs tribunaux pour l'exercice de son action et aurait eu ainsi partiellement le choix de la loi devant régler le dommage. Cette conséquence pouvait, il est vrai, être écartée en décidant que la loi applicable serait toujours la « *lex delicti commissi* », mais dans ce cas subsistait toujours pour l'aéronef l'inconvénient d'ignorer à quelle loi, en cas de dommage éventuel, il serait soumis.

C'est pourquoi la Conférence agit sagement en oubliant les motifs qui avaient entraîné M. Ambrosini à l'élaboration d'un texte transactionnel et en votant par 12 voix contre 6 l'amendement néerlandais. Etaient supprimés les mots : « et conformément aux dispositions du tribunal saisi ». Par suite, une règle applicable par tous les tribunaux était posée : celle de l'atténuation ou de l'exonération de la responsabilité de l'aéronef par la faute de la victime.

Cette faute, aux termes de la Convention, ne doit pas être appréciée subjectivement. Le juge doit uniquement l'apprécier en fonction de son lien de causalité avec le dommage. Sans vouloir examiner la valeur de ce principe, on peut faire observer qu'il a le très grand avantage pratique de laisser moins de place aux divergences d'interprétation que celui qui repo-

serait sur la notion de faute subjective. Il est en même temps conforme à la notion de responsabilité objective qui est à la base de la Convention.

SECTION II. — DÉROGATIONS AU PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ OBJECTIVE LIMITÉE

La Convention écarte la limitation de responsabilité pour faire revivre la responsabilité illimitée classique dans deux séries de cas :

1° Quand il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant ou de ses préposés.

2° Lorsque l'exploitant responsable n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la Convention.

SOUS-SECTION I. — LA RESPONSABILITÉ SUBJECTIVE

La première hypothèse fait donc une place dans la Convention à la responsabilité subjective. La majorité de la Conférence a considéré qu'il était impossible, même pour des raisons d'opportunité, d'écarter le principe de droit classique, universellement admis, qui rend chacun responsable des dommages qu'il cause par sa faute. Cette conception paraît conforme à l'inspiration de la Convention. L'aviateur, dans son vol, fait courir aux tiers des risques dûs à l'imperfection de son appareil et aux réactions de l'atmosphère, milieu où il se déplace. En tant que créateur du risque, on met à sa charge les conséquences dommageables résultant du défaut mécanique de sa machine, de sa casse, du vent, de la tempête, des conditions atmosphériques, plus généralement, des aléas de la navigation aérienne, soit de toutes choses qui surviennent indépendamment de sa volonté. En contre-partie de cette charge, on limite sa responsabilité. Mais lorsque les motifs de cette limitation n'existent pas, c'est-à-dire lorsque l'accident est dû non à des causes étrangères, mais à une faute qui lui est imputable, il est rationnel que le droit commun de la responsabilité illimitée lui soit appliquée.

M. Ripert a fait valoir dans ce sens, lors de la Conférence :

« Il ne faut pas oublier que la Convention donne l'avantage
« d'établir la responsabilité limitée. Si la responsabilité est
« limitée, c'est parce qu'elle est objective. Mais dans les pays
« où il existe une responsabilité pour faute personnelle, l'opi-
« nion publique comprendrait difficilement que l'exploitant
« qui commet une faute puisse jouir de ce bénéfice, même dans
« ce cas de faute. Il ne faut pas oublier que dans un certain
« nombre de pays, les Conventions Internationales sont sou-
« mises à l'approbation du Parlement et les Parlements seraient
« peu disposés à admettre une responsabilité limitée pour des
« personnes qui ont commis une faute. »

Ces différentes considérations en faveur d'une responsabilité illimitée en cas de faute sont-elles bien déterminantes ?

La responsabilité subjective mérite le grave reproche d'écarter le principe essentiel de la Convention qui rejette l'idée de faute pour y substituer l'idée de risque créé. La logique du système se trouve ainsi faussée. L'introduction d'une responsabilité illimitée apporte une brèche à l'organisation des sûretés garantissant à la victime le paiement de l'indemnité. L'abandon partiel de la responsabilité objective procède, dans une certaine mesure, d'une confusion entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale. Si véritablement, il y avait lieu de craindre des froissements de l'opinion, il était aisé de les éviter en laissant aux Etats où cette opinion se serait montrée chagrinée le soin de sanctionner pénalement la faute.

Pratiquement, l'existence d'une responsabilité subjective avec responsabilité illimitée paraît devoir entraîner des conséquences très regrettables. C'est une invitation aux assureurs d'introduire dans les polices des clauses de déchéance encourue au cas de faute prouvée. Elle amène, surtout, la suppression d'un des grands avantages de la responsabilité objective limitée ; la simplicité et c'est là, sans doute, le plus important de ses torts. La victime sera naturellement conduite, chaque fois que l'indemnité plafond sera insuffisante pour réparer intégralement le dommage, à baser sa demande sur l'idée de faute et, subsidiairement, sur celle de responsabilité objective. Les procès seront nombreux et, comme il est presque toujours pos-

sible d'alléguer une faute plus ou moins caractérisée, ils seront longs et compliqués.

Il est vrai que, pour que la règle de limitation soit écartée, il est nécessaire de prouver la faute lourde ou le dol et non la simple faute. Mais si la notion de dol est précise, en ce sens qu'elle exige un élément intentionnel, celle de faute lourde est vague. Bien plus, c'est une notion inconnue de certaines législations. Comment les tribunaux du pays où la loi interne l'ignore l'apprécieront-ils ? Dans les pays où cette notion est courante, l'incertitude persiste d'ailleurs quant à ses limites. C'est qu'elle est éminemment subjective, ce qui signifie qu'elle donne lieu à des multiples divergences d'interprétation et d'application. Je veux citer un exemple pratique, tout récent où est posée la notion de « faute inexcusable », sorte de faute lourde. Il ne s'agit pas d'une responsabilité encourue par un exploitant à l'égard d'un tiers, mais à l'égard d'un employé, d'un pilote. Lors du voyage d'ouverture d'une ligne de nuit, un accident survint à un avion de fret qui provoqua la mort du pilote. L'appareil utilisé était conforme aux différentes prescriptions réglementant l'utilisation des aéronefs : il avait son certificat de navigabilité, était admis par Veritas, agréé par l'autorité ; il venait d'être revisé ; ses moteurs étaient en parfait état de marche, etc. Il avait des états de service, ayant, durant la saison précédente, effectué de nombreux vols de nuit sans jamais donner lieu à aucun accident. Cependant, c'était un appareil d'un type déjà ancien, d'une maniabilité relativement difficile, mais étant donné les services obligatoires à assurer et la composition de la flotte, il était impossible, momentanément, du moins, de ne pas recourir à lui. Il semble donc bien qu'il n'y ait pas eu faute et *a fortiori* faute inexcusable de l'employeur à faire voler son personnel sur un appareil absolument en règle et souvent éprouvé, encore qu'il existât au moment du vol des aéronefs plus perfectionnés et plus maniables. Les ayants-droit de la victime réclament cependant judiciairement le bénéfice de l'alinéa 3 de l'article 20 de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail qui stipule : « Lorsqu'il est prouvé que l'accident est dû « à la faute inexcusable » du patron ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, l'indemnité pourra être

majorée... » Leur demande se fonde sur une prétendue faute commise par le patron en faisant voler un de ses employés sur un appareil d'un type ancien et de qualités inférieures à celles de certains aéronefs de construction plus récente. Il est vraisemblable, vu les circonstances de l'affaire, et dans une matière où existe une jurisprudence abondante, que les demandeurs seront déboutés. Il n'en restera pas moins que le concept de faute, introduit dans cette loi également fondée sur le risque qu'est la loi de 1898, aura engendré un litige qui n'aurait pas eu lieu au cas d'une application stricte de la responsabilité objective.

L'introduction d'une responsabilité subjective dans la Convention entraîne donc, d'une part des possibilités de procès, d'autre part une incertitude de l'aviateur sur l'étendue de sa responsabilité, incertitude accrue par les divergences des tribunaux dans leur appréciation de cette notion très incertaine qu'est celle de la faute lourde.

La Convention cherche d'ailleurs à en atténuer les inconvénients. M. Ripert, reprenant la formule de la Convention de Varsovie avait proposé lors des débats, qu'on stipulât comme générateurs de responsabilité illimitée le dol ou « la faute qui, d'après le tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol (1) ».

Cette dernière expression avait l'inconvénient de faire un appel direct aux différentes lois internes, ce qui est opposé à l'idée d'unification du droit. C'est pourquoi la Conférence l'a écartée et décide que la « faute lourde » ou le dol priveront l'exploitant du bénéfice des dispositions limitant sa responsabilité.

La faute lourde des préposés engage également la responsabilité illimitée de l'exploitant. Cette solution est conforme aux principes généraux. Elle est pratiquement utile en interdisant à l'exploitant de se garantir contre la perte du bénéfice de la limitation, en recourant à un préposé, homme de paille sans surface. Cependant l'exploitant, en cas de faute lourde ou de

(1) L'I.A.T.A. se propose de demander la suppression de cette expression dans l'article 25 de la Convention de Varsovie.

dol de son préposé, ne sera pas privé des avantages de la Convention s'il prouve « qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage ». Comment rapportera-t-il cette preuve ? Ce sera sans doute en justifiant qu'il a veillé à ce que l'aéronef soit en parfait état de navigabilité, qu'il soit doté du personnel de bord au complet, muni de tous les brevets exigés par les lois et règlements de l'Etat dans lequel l'appareil est immatriculé et qu'il a donné des ordres pour que ne soit pas entrepris un voyage déconseillé par la météorologie ou d'autres circonstances qui l'auraient rendu particulièrement dangereux.

Une réflexion faite par M. Ripert lors des travaux de la Conférence (1) amène à envisager une question : la contravention à une loi ou à un règlement, quels qu'ils soient, met-elle l'exploitant en état de faute lourde, au sens de la Convention ? A une observation du Président de la Conférence proposant de prescrire que l'exploitant ne peut pas « se prévaloir des dispositions de limitation s'il ne fait pas partir l'aéronef en parfait état de navigabilité et avec le personnel au complet, selon les lois et les règlements de l'Etat dans lequel il est immatriculé », M. Ripert objecta : « Je ne crois pas que cette formule comprenne tous les cas de faute lourde et de dol. Un aéronef peut partir en parfait état de navigabilité et toutefois partir quand il ne devrait pas : en cas de guerre, pour « contrebande », etc. »

Le fait de se livrer à la contrebande, pour prendre l'exemple indiqué par M. Ripert, est-il une faute lourde au sens de la Convention ? La contrebande relève de la loi pénale et on voit mal pourquoi la Convention la sanctionnerait. On peut, à ce sujet, faire observer qu'en cas de collision d'automobiles, c'est-à-dire dans un domaine où la responsabilité est uniquement basée sur la faute, le conducteur qui n'a pas son permis de conduire n'est pas *ipso facto* rendu responsable de l'accident survenu. Une atteinte à une prescription légale de police ne le met donc pas, au point de vue de la responsabilité civile, en état de faute. De même, le fait de contrebande ne doit pas à lui seul, semble-t-il, mettre l'aéronef en état de faute lourde. Il

(1) Séance du 23 mai 1933.

pourra constituer la faute au cas où, par exemple, l'aéronef contrebandier, étant poursuivi et cherchant à s'échapper, sera contraint d'atterrir brusquement ou sera abattu, causant dans son atterrissage ou dans sa chute des dommages aux tiers. Dans ce cas, en effet, on pourra prétendre que l'atterrissage est la conséquence du fait de contrebande. Qu'au contraire une tempête provoque l'atterrissage brutal d'un aéronef, qui transporte à son bord des matières prohibées, qui, sur un chargement de 500 kilos de fret, a une livre d'opium, par exemple, on comprend mal pourquoi l'exploitant serait en état de faute lourde. L'accident serait la conséquence des risques de la navigation aérienne et tout à fait sans lien avec la présence à bord d'une livre d'opium. La responsabilité de l'exploitant devrait donc rester limitée.

Enfin, aux termes de la Convention, ne constitue pas la faute lourde, la faute de pilotage, de conduite ou de navigation. Cette disposition est très utile car, sans elle, quantité de procès pourraient être intentés contre l'exploitant. Il est, en effet, rare que, à l'origine d'un accident, on ne puisse disputer sur l'existence d'une faute de pilotage ou de conduite ou de navigation.

*
* *

SOUS-SECTION II. — ABSENCE OU INSUFFISANCE DE GARANTIES

Nous verrons que la Convention exige de l'aéronef des garanties déterminées de paiement des indemnités qu'il peut être condamné à verser. Au cas où ces garanties ne sont pas fournies, l'exploitant est déchu du droit de se prévaloir des dispositions de la Convention et sa responsabilité est illimitée.

Cette disposition constitue donc une sanction. C'est, en matière de garanties, la seule prévue et, à la vérité, on peut douter de son efficacité. Il aurait été bien préférable que des dispositions soient prises par les Etats pour interdire, sous peine de sanctions pénales, le vol des appareils irrespectueux des obligations de garanties qui leur sont faites. Des sanctions de cet ordre ont été vainement réclamées par certains, lors des travaux de la Conférence.

SECTION III. — COLLISION D'AÉRONEFS

La Convention, dans son article 6, envisage le cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision. Elle édicte, dans cette hypothèse, une responsabilité solidaire des exploitants envers les tiers victimes, « chaque exploitant étant tenu dans les conditions et limites de la Convention ».

Le projet du C.I.T.E.J.A. soumis à la Conférence de Rome n'envisageait pas le cas de collision. La question fut soulevée, lors des débats, par M. Engstroemer de la délégation suédoise. Le Président de la Conférence ayant fait observer que la collision d'aéronefs devait faire l'objet d'une Convention spéciale sur l'abordage, M. Engstroemer rétorqua que la Convention à intervenir devait régler les rapports des aéronefs entre eux et non leurs rapports avec les tiers. Après discussion, il parut utile de retenir la suggestion de M. Engstroemer. Dans le chapitre réservé aux « Dommages », nous indiquerons quelles limites d'application lui ont été fixées.

La règle posée par la Convention est celle généralement admise de la solidarité entre co-auteurs d'un délit. Le principe en est simple et ne donne lieu à aucune difficulté. Il n'en est pas de même de la réserve qui lui est apportée : la limitation pour chaque exploitant de sa responsabilité dans les conditions de la Convention.

Une première observation peut être faite. L'article 6 vise uniquement les rapports des exploitants et des tiers victimes. Il est fondé sur la responsabilité objective. Un dommage étant causé à un tiers à la surface par la collision de deux ou plusieurs aéronefs, le tiers victime obtiendra réparation sans avoir à rapporter la preuve d'aucune faute, en basant sa demande sur la seule existence du dommage.

Mais comment se déterminera l'indemnité limite à laquelle il aura droit? Nous envisageons une responsabilité sans faute, dans l'hypothèse d'une collision de deux aéronefs à l'origine du dommage.

Notre victime pourra n'assigner qu'un seul des deux exploitants et celui qui lui plaira. Dans ce cas, son droit à réparation sera évidemment limité à l'indemnité maximum pouvant être mise à la charge du défendeur qui, aux termes de l'article 6, est « tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention ».

Le plus souvent, sans doute, la victime assignera les deux exploitants. Si elle a subi un préjudice égal ou inférieur au montant de l'indemnité plafond de l'exploitant supportant, étant donné le poids de son aéronef, la responsabilité la plus étendue, elle sera indemnisée pour la totalité du dommage.

En sera-t-il de même au cas où le préjudice sera supérieur à la limite de responsabilité de l'aéronef le plus lourd et inférieur ou égal au total des indemnités maximales cumulées des deux exploitants?

Prenons un exemple : un dommage s'élevant à la somme de 1.500.000 francs a été causé à la suite de la collision de deux aéronefs ayant, le premier, un poids maximum de 3.000 kilos et le second un poids maximum de 4.000 kilos. Le plafond de leur responsabilité respective sera, pour l'un de $3.000 \times 250 = 750.000$ francs, pour l'autre de $4.000 \times 250 = 1.000.000$ de francs. Le juge devra-t-il faire masse des deux plafonds pour prononcer sa condamnation ? Les débats de la Conférence et le texte de la Convention ne répondent pas à cette question.

Supposons que le juge doive limiter sa condamnation à celui des deux plafonds de responsabilité le plus élevé. Il condamnerait donc les exploitants, dans notre exemple, au paiement d'une indemnité de 1.000.000 de francs. Mais la victime ne pourrait poursuivre l'exécution sur l'exploitant de l'aéronef le plus léger que jusqu'à concurrence de son indemnité plafond qui est de 750.000 francs. Elle devrait poursuivre le recouvrement du supplément, soit 250.000 francs sur le premier aéronef. Elle bénéficierait ainsi pratiquement de la solidarité jusqu'à concurrence de la plus faible des deux indemnités plafonds. Si elle poursuivait l'exécution du jugement sur l'exploitant le plus lourd, elle obtiendrait de lui la somme correspondant à son indemnité plafond qui serait aussi le montant de la condamnation, soit 1.000.000 de francs. Le projet de Convention sur l'abor-

dage permet, dans certains cas et en particulier en cas de collision survenue par cas fortuit, à l'exploitant qui a payé seul d'exercer un recours pour partie de la somme versée contre l'autre exploitant. Cette Convention n'étant pas votée, retenons uniquement le lien existant entre les deux exploitants du fait de la solidarité. Aucune faute n'étant prouvée, à cause de cette solidarité, l'exploitant le plus lourd qui aurait payé réclamerait au deuxième exploitant la moitié de l'indemnité, soit la moitié d'un million qu'il obtiendrait puisque cette somme est inférieure à l'indemnité plafond de l'exploitant le plus léger qui est de 750.000 fr.

Finalement, les deux aéronefs ayant causé un dommage de 1.500.000 francs, que le cumul de leurs responsabilités objectives aurait permis de réparer intégralement, la victime ne serait indemnisée que partiellement et cela à cause de la règle de solidarité établie par la Convention ? En l'absence de cette solidarité, la victime pourrait assigner chacun des deux exploitants séparément. En poursuivant notre exemple, elle demanderait au premier exploitant la réparation du dommage à concurrence de 1.000.000 de francs qu'elle obtiendrait et au second le surplus du préjudice subi, soit 500.000 francs, qu'elle obtiendrait également, ses deux demandes respectant les limites de responsabilité des exploitants. La solidarité stipulée par la Convention, en l'empêchant de recourir à ce moyen et en la lésant, bénéficierait uniquement, par le jeu des recours, aux exploitants qui verraient leur responsabilité maximum stipulée par la Convention se trouver pratiquement réduite.

Ce serait une solution bien illogique et injuste. La solidarité est établie en faveur de la victime et non des exploitants. Elle ne doit donc pas être pour elle la cause d'un préjudice. Cela est d'autant plus exact que, comme nous allons le voir, la solidarité établie est souvent pratiquement d'effets très limités.

Il faut donc penser que le juge doit faire masse des plafonds de responsabilité des exploitants des aéronefs entrés en collision pour fixer le montant de sa condamnation solidaire.

La solidarité édictée entre exploitants est d'ailleurs très incomplète car elle ne pourra pas toujours jouer effectivement. Lorsque le dommage dépassera, dans ses conséquences, la limite

de responsabilité de l'aéronef le plus léger, la solidarité ne sera effective à l'égard de l'exploitant de cet aéronef que jusqu'à concurrence du montant de son indemnité plafond et la partie de l'obligation qui ne pourra être exécutée sur lui devra être poursuivie sur l'autre exploitant. Nous nous trouverons donc en présence d'une solidarité à effet limité, l'exécution de l'obligation solidaire ne pouvant être poursuivie, en ce qui concerne l'un des exploitants, que pour partie. Si l'on envisage l'hypothèse d'un dommage égal au total du plafond des responsabilités des deux exploitants, elle ne jouera plus du tout, l'exécution devant être requise de chacun des exploitants pour la somme correspondant au maximum de sa responsabilité. En fait, la solidarité ne jouera pleinement qu'au cas de dommage inférieur à la limite de responsabilité de l'aéronef le plus léger. Il s'agit donc d'une solidarité susceptible d'être sans aucun effet pratique: Il en serait ainsi même si l'on admettait que pour le prononcé de sa condamnation le juge ne doit pas faire masse des plafonds, dans tous les cas où le dommage dépasserait le montant de la responsabilité maximum de l'aéronef le plus léger.

La solidarité établie par la Convention apparaît ainsi comme une solidarité très réduite.

Si la victime prouve que la collision ayant provoqué le dommage est due à la faute lourde ou au dol des deux aéronefs, l'article 6, en indiquant que les exploitants sont tenus dans les limites et conditions de la présente Convention, déclare les règles de limitation de la responsabilité objective inapplicable et la responsabilité des aéronefs est illimitée.

Au cas où, dans la collision, le dol ou la faute lourde d'un seul des deux aéronefs est prouvée, la victime peut l'assigner seul en réparation intégrale du dommage. Elle peut aussi assigner d'abord l'exploitant non fautif en paiement de son plafond de responsabilité et réclamer la réparation du surplus du dommage à l'exploitant fautif.

L'article 6 qui vise les rapports des exploitants et des victimes laisse de côté la question des recours pouvant être exercés contre l'auteur responsable du dommage. C'est ce que décide expressément l'article 7 :

« Art. 7. — Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage. »

Cette question de recours, lorsque l'auteur du dommage sera un aéronef (en manœuvre) est traitée dans le projet de la Convention sur l'abordage. Lorsque l'auteur ne sera pas un aéronef, elle sera réglée conformément aux différentes lois nationales et parmi celles-ci, vraisemblablement, suivant la règle de droit international appliqué en matière d'actes illicites la « *lex delicti commissi* ».

CHAPITRE III

SURETES ET GARANTIES

En octobre 1930, à Budapest, lors de la discussion de l'avant-projet de Convention relatif à la responsabilité des aéronefs pour dommages causés aux tiers, le C.I.T.E.J.A. émit le vœu que soit mise à l'étude une Convention relative aux garanties à fournir par l'exploitant. Ce vœu fit, à la suite de l'avant-projet établi après la 5^e session par M. Ambrosini à Rome, le 20 décembre 1930, l'objet de la recommandation suivante :

« Recommandation.

« Le Comité estime qu'il y a intérêt à ce que la Convention sur la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface soit suivie d'une Convention relative aux garanties à donner par l'exploitant. »

Beaucoup de délégués du C.I.T.E.J.A. n'acceptaient en effet la limitation de responsabilité qu'à condition qu'un système de sûretés fût appliqué qui garantisse à la victime le paiement de l'indemnité éventuellement réduite qui lui serait accordée. Il fallait qu'en compensation de la limitation qu'on imposait à sa demande d'indemnisation lui fût donnée la certitude de toucher son dédommagement.

M. Vivent, sous-directeur de l'Aéronautique Civile en France, nommé rapporteur par la Commission, fut chargé d'établir un avant-projet. Cet avant-projet, après avoir subi des mo-

difications et reçu l'approbation du C.I.T.E.J.A. fut réuni à celui relatif à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, lors de la 7^e session du C.I.T.E.J.A. tenue à Stockholm en juillet 1932.

Ses dispositions soumises à la Conférence de Rome, ont, après discussion, donné naissance au système de garanties de la Convention :

« *Art. 12.* — (1). — Tout aéronef immatriculé sur le registre
« d'un territoire d'une Haute Partie contractante doit, pour
« circuler au-dessus du territoire d'une autre Haute Partie con-
« tractante être assuré pour les dommages prévus par la pré-
« sente Convention, dans les limites fixées à l'article 8 ci-dessus,
« auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assu-
« reur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatricu-
« lation de l'aéronef.

« (2). — La législation interne de chaque Haute Partie
« contractante peut substituer en tout ou en partie à l'assu-
« rance une autre garantie des risques prévus par la présente
« Convention :

« a) Sous forme d'un dépôt en espèces effectué dans une
« caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le
« territoire d'immatriculation de l'aéronef;

« b) Sous la forme d'une garantie donnée par une banque
« autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de
« l'aéronef;

« c) Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être
« complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront
« susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisa-
« tion.

« (3). — L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et
« la garantie de banque doivent être affectés spécialement et
« par préférence au paiement des indemnités dues à raison des
« dommages prévus par la présente Convention. »

La Convention prévoit donc trois sûretés possibles :

- a) L'assurance;
- b) Le dépôt en espèces;
- c) La garantie bancaire.

a) *L'assurance*

C'est la sûreté exigée dans le principe et, dans le silence des lois internes, c'est elle qui doit être fournie. La Convention la rend en effet obligatoire, sauf décision contraire de l'une des Hautes Parties contractantes. L'assurance jouit ainsi d'une suprématie, d'ailleurs toute théorique, sur les deux autres sûretés possibles. Cette supériorité qui lui est reconnue ne l'a pas été sans discussions. Certains membres de la Conférence et, en particulier, ceux de la Délégation Néerlandaise, désiraient que les trois garanties possibles fussent mises sur le même plan. En opposition totale avec eux, d'autres, principalement la Délégation Soviétique, demandaient que l'assurance fut la seule garantie admise.

En négligeant l'argument mis en avant par les adversaires de l'assurance en tant que seule sûreté possible qui se basait sur la crainte de donner aux assureurs une sorte de monopole pour la garantie, il faut reconnaître que la supériorité de l'assurance sur les autres modes de garantie prévues ne s'impose pas sans réserves. La première qualité à exiger d'une garantie est sa permanence. Pour que l'assurance ait cette qualité, elle doit être astreinte à certaines règles; pour couvrir dans tous les cas, la responsabilité de l'exploitant, il faut qu'elle remplisse un certain nombre de conditions.

En premier lieu, la police ne doit contenir aucune clause de déchéance. C'est une exigence que n'admettent pas les assureurs. Spécialement la couverture du dommage causé par dol est très rarement consentie : il serait nécessaire pour les victimes qu'elle le soit. Le dommage intentionnel ou dû à une faute lourde n'étant pas garanti, il peut en découler des conflits assez curieux entre la victime et les assureurs, en même temps que des fraudes entre aéronefs insolubles et assureurs au détriment de la victime.

La responsabilité subjective illimitée n'a été maintenue dans la Convention qu'au bénéfice de la victime. Mais, d'après l'économie générale de cet acte, il est bien évident que, dans tous les cas, la victime a la possibilité de fonder sa demande sur la responsabilité objective de l'exploitant. Or, la clause de la police

prononçant la déchéance au cas de dol ou de faute grave pourrait amener des conflits entre la victime et les assureurs. Ce serait dans le cas où la victime ayant obtenu un jugement basé sur la responsabilité objective de l'aéronef, elle se verrait refuser le paiement de l'indemnité par les assureurs, prétextant que le dommage est dolosif ou dû à une faute lourde. Ce serait encore le cas où la victime assignant l'exploitant et son assureur, ce dernier demanderait sa mise hors de cause en invoquant une déchéance de la police par suite de dol et de ce fait l'application des règles restrictives de responsabilité de l'assuré. On aboutirait ainsi à ce résultat étonnant, au cas d'insolvabilité de l'exploitant assuré, de voir la règle établissant une responsabilité subjective en faveur de la victime, priver précisément celle-ci de toute réparation.

En fait, dans toutes les polices d'assurances se rencontrent des clauses de déchéance. Pouvait-on espérer que les assureurs y renoncent complètement ? Si les délégués ont été unanimes à conclure à l'impossibilité de réalisation d'un tel vœu, il leur a paru qu'il n'était pas irréalisable de limiter les clauses de déchéances à admettre. Mais lorsqu'il s'est agi de préciser celles de ces clauses pouvant être retenues, l'entente n'a pu se faire, les Anglais ayant tendance à en allonger la liste, d'autres délégués dont les Allemands voulant la restreindre au cas du contrat d'assurances non valablement conclu et au cas de dol. La limitation s'entendait d'ailleurs des clauses ne pouvant être opposées à la victime, entière liberté étant laissée aux co-contractants dans la stipulation des clauses opposables entre elles.

Détermination des clauses non opposables aux victimes, reconnaissance de principe d'un droit de la victime sur l'assureur plus étendu que celui de l'assuré (contraire par conséquent aux principes d'assurance de nombreux pays, dont la France), ce furent deux questions sur lesquelles l'accord ne put se faire malgré de longues et répétées tentatives de conciliation.

Il était cependant indispensable à la physionomie générale et à l'esprit de la Convention que soit organisé un système de garanties au nombre desquelles devait figurer l'assurance. « Dans les pays où il existe déjà une responsabilité objective » et illimitée, on ne comprendrait pas le vote d'une Convention

« qui limiterait la responsabilité sans apporter aux tiers une « garantie particulière. » Finalement, la Conférence se rallia au système établi par un Comité spécial présidé par M. Ripert.

L'assurance est conclue librement par l'aéronef qui discute avec l'assureur les clauses et conditions de la police. Mais, le cas d'accident dont les conséquences envers la victime ne sont pas couvertes (en l'absence des autres sûretés prévues, bien entendu), est assimilé à celui survenu en l'absence de toute sûreté et la responsabilité de l'exploitant est illimitée. L'exploitant qui ne peut fournir à la victime la garantie de l'assurance est tenu comme indéfiniment responsable. C'est cette disposition que nous avons vu traduite au paragraphe *b)* de l'art. 14 de la Convention, excluant la limitation de responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Dans les explications qu'il a fournies sur le système adopté, M. Ripert en a ainsi marqué une des conséquences : « La Convention envers les tiers arrive à ce résultat que l'exploitant « prudent, celui qui ne voudra engager que sa responsabilité « limitée, augmentera les garanties de l'assurance, de manière « que la plupart des risques soient couverts et on arrivera ainsi, « en pratique, à ce que désire la Conférence. Sans que soit « imposée une forme d'assurance obligatoire, on arrivera à ce « que tous les exploitants sérieux se fassent garantir dans toute « la mesure du possible par leurs assureurs, de manière que « leur responsabilité illimitée ne soit pas engagée ».

L'étendue de l'assurance sera donc celle que voudra l'exploitant. Elle fournit donc une sûreté très relative et très incertaine. Un premier résultat est cependant acquis : si les conditions de la police ne sont pas fixées, l'obligation d'assurance est posée.

Pour que cette garantie ait sa pleine efficacité, il faudrait qu'elle fasse l'objet d'une réglementation uniforme. La solution serait trouvée dans l'adoption d'une police type obligatoire ayant l'étendue désirable. La Conférence a cherché à s'orienter vers elle en émettant à l'unanimité, sur la proposition de M. Ripert, le vœu suivant qui figure dans la paragraphe II de l'acte final de la Conférence :

« La Conférence émet le vœu que le C.I.T.E.J.A. dans les études qu'il poursuit sur l'assurance dans la navigation aérienne, examine la question de l'assurance de la responsabilité de l'exploitant envers les tiers, afin d'arriver sur ce point à une réglementation internationale uniforme. »

Il ne faut pas se dissimuler les difficultés à vaincre pour obtenir l'adoption d'une police d'assurance uniforme qui ne contienne que pas ou peu de clauses de déchéances opposables à la victime et qui réponde bien aux nécessités. Les assureurs anglais, les grands assureurs du Vieux Monde répugnent à renoncer aux clauses de déchéance traditionnelles. En outre, les législations internes varient sur de nombreux points sur lesquels l'entente devrait se réaliser : celui du droit de recours direct donné à la victime contre l'assureur, celui de l'opposabilité des clauses de déchéance à la victime, etc.

Toutes ces questions ont d'ailleurs été agitées à la Conférence, mais il a fallu les écarter parce qu'aucune solution quant à elles n'a pu recueillir l'acceptation de tous les délégués. Il est donc peu probable que l'on puisse, sans étapes, établir une police donnant toutes les garanties aux tiers victimes et répondant aux diverses conditions fixées à la majorité par le Comité spécial de la Conférence présidé par M. Ripert. Ce sont ces considérations qui figurent dans le texte suivant, qui n'a pu être voté par la Conférence :

« Cette assurance sera considérée comme régulière dans chaque Etat contractant, à condition :

« a) Qu'elle garantisse tous les risques prévus par la présente Convention, ou que les clauses supprimant ou diminuant la garantie de l'assureur dans certains cas ne soient pas opposables aux tiers;

« b) Qu'elle couvre la responsabilité envers les tiers quel que soit l'exploitant déclaré responsable et même au cas où il y aurait exploitation abusive;

« c) Que l'indemnité d'assurance ne puisse être valablement payée qu'à la victime de l'accident ou à ses ayants droit;

« d) Que l'assureur ne puisse opposer aux tiers les causes de nullité ou de résolution du contrat d'assurances qu'il pourrait opposer à l'assuré. »

La Convention stipule que l'assurance devra être contractée auprès d'une institution publique d'assurances ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef. Cette disposition ne mérite pas grands commentaires. Il est logique qu'on ne permette pas à l'exploitant de mauvaise foi d'obtenir d'une entreprise sans sérieux et sans surface un certificat d'assurance. Les Etats sont tout naturellement indiqués pour exercer une surveillance sur ce point.

Bien entendu, il n'est pas imposé aux Etats de n'agréer que des assureurs nationaux. La question a été posée lors de la Conférence et la réponse faite a été dans le sens d'une grande latitude laissée au choix des Etats. Le marché mondial et les nécessités de la concurrence l'imposent.

b) Dépôt en espèces

La sûreté fournie par l'exploitant peut consister en un dépôt en espèces affecté spécialement à l'indemnisation des victimes. Ce dépôt doit être effectué dans un établissement d'une solvabilité non douteuse : une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef. Avec cette condition (et sous réserve des effets des cours officiels forcés) cette garantie est évidemment la plus sûre. Malheureusement, elle est peu pratique pour l'exploitant. Elle est en effet très onéreuse, obligeant à une immobilisation improductive de capitaux. Elle est en outre interdite à l'exploitant non fortuné. Hors des cas exceptionnels, elle ne semble pas appelée à être utilisée.

c) Garantie bancaire

Pour l'exploitant qui veut conserver à sa charge le risque d'accidents aux tiers sans recourir à l'assurance, cette garantie est très simple et peu coûteuse. Mais elle implique, elle aussi, un minimum de fortune chez l'exploitant, la garantie bancaire qui, si elle est seule fournie doit être dans tous les cas d'au moins 600.000 francs, devant être refusée à de nombreux exploitants. La possibilité d'y recourir est donc réservée, comme

le dépôt en espèces, aux grandes compagnies de transport et aux aviateurs de tourisme fortunés. Cette limitation apportée à son utilisation est inhérente à sa nature. Naturellement, la Convention exige que la garantie bancaire soit donnée par un établissement financier solide et, à cette fin, elle veut que la caution soit agréée par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

•
**

Le choix d'une des trois garanties est-il exclusif des deux autres ? Cela dépend des législations internes. L'alinéa 2 de l'art. 12 précise en effet : « La législation interne de chaque « Haute Partie contractante peut substituer en tout ou partie « à l'assurance une autre garantie des risques prévus par la « présente Convention. » Doit-on s'en tenir à la lettre de cette disposition et décider que l'assurance pourra être complétée soit par un dépôt en espèces, soit par une garantie bancaire, ou faut-il penser que l'assurance pourra être complétée pour partie par un dépôt et pour partie par une garantie bancaire ? De même, en l'absence d'assurance, le dépôt pourra-t-il être complété par une garantie bancaire ? Les débats de la Conférence ne fournissent pas de réponses à ces questions. Mais, dans la logique du système, il faut conclure que toutes les combinaisons sont permises aux Etats entre les trois modes de garanties.

Il convient de marquer au passage l'utilité d'une solution libérale sur ce point. L'avantage en apparaît surtout si l'une des garanties fournies pour partie est l'assurance. L'exploitant, en conservant à sa charge une partie du risque peut obtenir de l'assureur des conditions plus intéressantes et réduire sensiblement le montant des primes à payer.

Les probabilités étant très faibles que plusieurs aéronefs appartenant à un même exploitant causent en même temps des dommages aux tiers, il n'est pas imposé pour eux le versement d'une garantie égale à la somme de toutes leurs responsabilités plafonds. Et l'art. 15 dispose : « Dans le cas où l'exploitant de « plusieurs aéronefs fournit la sûreté prévue par la présente « Convention sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une ga-
« rantie en banque, la sûreté sera considérée comme couvrant

« la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs
« exploités, si le dépôt ou la garantie atteignent une somme
« fixée, en réduisant le montant de la sûreté qu'il devra four-
« nir pour la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite
« deux, et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand
« nombre, Elle sera de plus considérée comme couvrant la
« pleine limite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle
« atteint la somme de 2.500.000 francs pour deux aéronefs ou
« de 3.000.000 de francs pour trois ou un plus grand nombre. »

Cette dérogation a d'autant moins d'inconvénients que l'exploitant doit, aux termes de la Convention, compléter son dépôt en espèces ou sa garantie de banque aussitôt qu'ils seront « susceptibles d'être diminués du montant d'une indemnisation (art. 12) ». En cas de dommage, l'exploitant ne doit donc pas attendre, pour parfaire ses sûretés, d'avoir versé l'indemnité à la victime. Il doit, s'il veut être certain de jouir à l'avenir du bénéfice de la responsabilité limitée, demander que sa condamnation soit fixée par provision et augmenter son dépôt ou sa garantie d'une somme égale. Les mots « susceptibles d'être diminués » lui imposent cette façon de procéder s'il veut rester constamment en règle au regard de la Convention.

L'art. 13 stipule (1) : « La nature, l'étendue et la durée des « sûretés prévues à l'art. 12 ci-dessus seront constatées soit par « un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un « des documents de bord. Ce certificat ou ce document devra « être produit à toute réquisition de l'autorité publique ou sur « la demande de tout intéressé.

« (2) : Ce certificat ou ce document fera foi de la situation « de l'aéronef par rapport aux obligations de la présente Con- « vention. »

Que faut-il entendre par « l'étendue des sûretés » ? Dans son rapport au Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale sur le Projet de Convention relatif à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface (du C.I.T.E.J.A., Stockholm, juillet 1932), le major Beaumont en demandant que le terme « étendue » soit précisé, déclarait penser qu'il visait les régions, pays, voyages particuliers où l'aéronef était garanti. Dans le silence du procès-verbal de la

Conférence, il faut considérer cette interprétation comme exacte. Les polices d'assurances d'aéronefs précisent en effet les pays pour lesquels la couverture est fournie et souvent aussi, pour certains grands parcours, les itinéraires devant être suivis par les appareils assurés pour qu'elle soit maintenue.

Mais ce terme doit viser également les chiffres des garanties fournies, la garantie fournie par l'exploitant pouvant en fait être inférieure à celle exigée par la Convention.

Réserve faite de la sanction édictée par l'alinéa b) de l'art. 14 qui prive l'exploitant du bénéfice de la limitation en l'absence ou en l'insuffisance de sûretés, rien dans la Convention n'oblige l'exploitant à fournir des garanties. La Convention se borne, sur ce point, à faire la proposition suivante à l'exploitant: « Si vous voulez voir votre responsabilité limitée, fournissez une sûreté. » Il n'en serait autrement qu'au cas où l'Etat d'immatriculation contraindrait l'exploitant à donner une garantie. Certains délégués à la Conférence ont exprimé le désir qu'obligation soit faite à l'Etat d'exiger une garantie; en particulier, le projet de Convention soumis à Rome contenait des dispositions dans ce sens: « Chaque Etat contractant s'engage à « prendre dans sa législation les mesures et les sanctions nécessaires pour qu'aucun aéronef immatriculé sur ses registres « ne puisse circuler au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant sans être assuré contre les dommages prévus par la « présente Convention... » Mais ces dispositions n'ont pu prendre place dans le texte définitif.

Les garanties, pour jouer pleinement leur rôle, ne doivent pas être à la merci de tout créancier. C'est pourquoi la Convention décide que le dépôt en espèces et la garantie doivent être affectés spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues à raison des dommages causés aux tiers. L'alinéa 3 de l'article 12 qui contient ces stipulations vise également l'affectation spéciale et par préférence de l'indemnité d'assurance. Cela signifie-t-il que les assureurs ne peuvent valablement payer les indemnités qu'à la victime et non à l'assuré? On a cependant refusé, à cause des diverses législations nationales, d'accorder à la victime une action directe contre les assureurs! Malgré cela, il paraît que les créanciers de l'assuré, autres que

la victime, ne peuvent concourir avec elle pour toucher une partie de l'indemnité qui doit donc être considérée comme n'entrant pas dans le patrimoine de l'assuré.

*
**

Un dommage étant causé à un tiers à la surface et l'exploitant n'ayant fourni aucune sûreté, la victime peut-elle conserver l'aéronef en gage ? La saisie-conservatoire n'est possible, aux termes de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie-conservatoire des aéronefs que s'il ne s'agit pas d'un aéronef affecté exclusivement à un service d'Etat, ou d'un aéronef mis en service sur une ligne régulière de transports publics ou à la réserve indispensable, ou de tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport. Cette Convention n'étant pas encore en vigueur, les possibilités de saisie dépendront de la loi du pays où est survenu le dommage.

CHAPITRE IV

LES PERSONNES RESPONSABLES

I. — L'EXPLOITANT

La responsabilité instituée par la Convention incombe à « l'exploitant de l'aéronef ». Telle est la règle générale établie par l'art. 4, premier alinéa.

Le terme « exploitant » étant susceptible d'interprétations diverses, on l'a vu, il a été jugé utile d'en donner une définition. Celle du projet soumis à la Conférence était la suivante : « Est qualifiée exploitant toute personne qui fait usage de l'aéronef pour son propre compte. » Elle a été jugée insuffisamment claire par de nombreuses délégations qui ont demandé qu'elle soit précisée.

Comme exemple de son insuffisance, la délégation fran-

gaise citait le cas de location de l'aéronef dans lequel il est possible d'estimer que bailleur et locataire font usage de l'aéronef pour leur propre compte.

La délégation italienne désirait que la notion d'exploitant soit clairement rattachée à la notion de maîtrise.

Des demandes semblables étaient faites par les délégations des Etats-Unis, de Grande-Bretagne, etc. Le rapporteur lui aussi était partisan d'une définition plus nette, rappelant un jugement allemand « qui discute avec beaucoup de doctrine ce que l'on doit entendre par exploitant d'aéronef ».

Après quelques débats, la Conférence a adopté la définition suivante :

« Est qualifiée exploitant toute personne qui en a (de l'aéronef) la disposition et qui en fait usage pour son propre compte. »

Cette définition n'est pas parfaite et cela tient sans doute à ce que la notion d'exploitant est, nous l'avons vu, une notion un peu imprécise qui se prête mal à une définition rigide.

Au point de vue terminologie, pour nous, Français, le terme « disposition » n'est pas heureux. Si on le prenait dans le sens de notre langue juridique et en particulier dans celui qu'il a dans l'art. 544 Code civil qui définit la propriété, on ferait évidemment un énorme contre-sens. On exigerait de l'exploitant qu'il puisse aliéner l'aéronef en même temps qu'il en ait la jouissance, c'est-à-dire qu'il exerce tous les droits de propriété.

Il faut donc expliquer ce qu'est le pouvoir de disposition au sens de la Convention. D'après M. Ambrosini, il consiste dans l'exercice du droit de nommer le pilote, le commandant et aussi dans la charge de fournir à l'aéronef l'essence, l'huile, ainsi que dans celle de supporter les dépenses d'exploitation.

La présence simultanée de ce droit et de ces charges dans la même personne est-elle nécessaire pour désigner l'exploitant ? Imaginons le cas d'un propriétaire d'aéronef qui prête à son ami, pour un voyage déterminé, son appareil et son équipage à charge pour cet ami de supporter les frais de personnel, de combustible, de lubrifiant, etc. Qui, du propriétaire ou de l'ami est l'exploitant ? Est-ce l'ami ? Il use de l'appareil pour sa satisfaction, mais il n'a aucune autorité sur l'équipage qui, par

hypothèse, a reçu des ordres du propriétaire pour lui faire accomplir un voyage déterminé. Il n'a donc pas la disposition de l'appareil. Le propriétaire, au contraire, en a l'usage affecté à la satisfaction de son amitié et il en a la maîtrise par l'intermédiaire de ses préposés. Il est donc l'exploitant, semble-t-il. En tous cas, que ce soit lui ou son ami, l'exploitant se trouve ne pas avoir à la fois le droit de nommer l'équipage et la charge de l'exploitation.

Cette remarque s'attache évidemment d'une façon trop simpliste à l'explication donnée par M. Ambrosini. C'est à dessein, dans le but de faire ressortir que le terme de disposition n'est pas à contours très précis.

Ce qu'il faut retenir de la définition de la Convention, c'est que dans l'exploitant se trouvent réunis à des degrés pouvant être différents, les attributs et charges du gardien, du droit de maîtrise juridique de notre article 1384 et du droit de jouissance. C'est un produit des notions de profit et de garde mélangées. L'exploitant de la Convention est ainsi l'exploitant de notre loi française sur la navigation aérienne.

II. — LE PROPRIÉTAIRE

Au début de son étude sur la responsabilité des aéronefs à l'égard des tiers à la surface, le C.I.T.E.J.A. avait envisagé la responsabilité solidaire du propriétaire, de l'exploitant et de l'auteur du dommage. Cette solution s'inspirait de l'intérêt des victimes. L'irresponsabilité du propriétaire faisait craindre le recours à des exploitants, homme de paille sans surface afin d'échapper à toute responsabilité réelle. Cette crainte fut abandonnée avec l'adoption du principe tendant à exiger de l'exploitant la fourniture de sûretés.

Cependant, le principe d'irresponsabilité du propriétaire reçoit une atteinte indirecte qui répond à un souci d'ordre pratique. Il faut, en cas de dommage, permettre à la victime de savoir à qui adresser sa demande d'indemnisation. La Convention lui donne un moyen facile de le connaître : celui fourni par la consultation du registre aéronautique ou de toute autre pièce officielle en tenant lieu qui existe dans tous pays. Le nom

de l'exploitant, le responsable de principe, doit y être porté. S'il ne l'est pas, le propriétaire sera réputé être l'exploitant et deviendra le responsable.

Cette disposition, excellente en soi pour les victimes, ne donne cependant pas toute sécurité à la personne lésée. Le droit est en effet laissé au propriétaire de prouver qu'il n'est pas l'exploitant. C'est ce que décide l'alinéa 3 de l'article 4 : « Au cas, où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre « aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire. » La présomption édictée n'est donc pas irréfragable. On peut le regretter. Il aurait été facile au propriétaire sérieux de se prémunir contre une présomption plus lourde sous réserve du cas de l'exploitant irrégulier, en veillant à l'inscription au registre de tous prêt, location ou remise à un tiers de son appareil.

Supposons le cas d'un Chilien qui loue un aéronef en France et cause un accident en Allemagne, la location n'ayant pas été inscrite. La victime assigne le propriétaire qui rapporte la preuve qu'il n'était pas l'exploitant au moment du sinistre. Une longue période aura pu s'écouler entre l'accident et la venue de l'affaire devant le Tribunal. Où la victime déboutée de sa demande contre le propriétaire va-t-elle trouver l'exploitant Chilien? S'il est retourné dans son pays et qu'on connaisse son adresse, quels frais considérables et quel temps seront nécessaires pour obtenir un jugement. Son nom porté sur le registre aéronautique aurait sans doute permis de l'atteindre avant son retour dans son pays et cette possibilité est refusée par suite de l'indifférence du propriétaire qui n'a pas requis l'inscription de la location. La solution de la Convention est très favorable au propriétaire, mais elle va certainement à l'encontre de l'équité sans qu'on puisse la justifier par de bons motifs. Je trouve insuffisant celui tiré du souci d'éviter une trop lourde responsabilité au propriétaire de nombreux aéronefs qui fait commerce de leur location. Il y en avait un dans le projet de M. Vivent incorporé dans l'art. 8 du projet de convention: c'était l'engagement de chaque Etat contractant de prendre dans sa législation les mesures et les sanctions nécessaires pour qu'aucun aéronef immatriculé sur ses registres ne puisse circuler au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant sans être assuré

contre les dommages aux tiers à la surface. Le refus par les Etats de souscrire à cet engagement aurait dû entraîner, en équité, la responsabilité solidaire du propriétaire de l'aéronef au cas où l'exploitant n'aurait pas été inscrit.

III. — L'EXPLOITANT IRRÉGULIER

L'usage de l'appareil sans le consentement de l'exploitant par une personne qui n'en a pas la disposition fait peser sur elle la responsabilité. Mais si une faute de négligence peut être relevée contre l'exploitant, celui-ci sera solidairement responsable avec l'exploitant irrégulier. C'est la solution de la loi allemande du 1^{er} août 1922 sur la navigation aérienne. Elle est ainsi rapportée dans la Convention :

Art. 5. — « Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, « en a fait usage sans le consentement de l'exploitant répond « du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond « solidairement avec lui, chacun étant tenu dans les conditions « et les limites de la « présente Convention ».

La responsabilité encourue par l'exploitant est dans ce cas d'origine subjective. Il faut, pour qu'elle soit engagée, que soit rapportée la preuve d'une faute de négligence de sa part. Le juge doit-il tenir compte de la gravité de la faute pour déterminer l'étendue de sa responsabilité? Une faute lourde de l'exploitant étant à l'origine de l'usage illégitime de l'aéronef, l'article 14 qui prive, dans le cas de faute lourde, l'exploitant du bénéfice de la limitation est-il applicable? L'importance de la faute est sans effet. La responsabilité de l'exploitant est uniquement engagée par solidarité et c'est celle de l'exploitant irrégulier qui doit être prise en considération, quand elle existe.

Dans ces conditions, lorsque l'aéronef, instrument du dommage a fourni valablement une des sûretés prévues et qu'aucune faute lourde ou dol ne peut être relevée contre l'exploitant irrégulier, la responsabilité de cet exploitant irrégulier est objective et limitée et aussi celle de l'exploitant. Au cas où aucune garantie n'a été donnée ou bien en cas de faute lourde de l'exploitant illicite, la responsabilité encourue solidairement par l'exploitant devient illimitée.

Ce qu'il faut noter dans ce système, c'est l'obligation d'établir la responsabilité subjective de l'exploitant pour le rendre solidaire de l'exploitant irrégulier et quand elle est établie, l'application des règles d'exception établies en compensation d'une responsabilité objective.

IV. — CAS DE LA FAUTE INTENTIONNELLE DU PASSAGER

L'exploitant n'est pas responsable « dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher ».

L'introduction de cette exception à la responsabilité de l'exploitant est l'objet de deux critiques de sens opposé. Les uns lui reprochent d'apporter une atteinte de principe à la logique du système objectif de la Convention. Les autres, au contraire, considèrent l'exception introduite comme trop étroite. M. Ripert, en particulier, s'est élevé, lors de la Conférence contre la mise à la charge de l'exploitant d'une responsabilité contractée par une personne qui lui est étrangère: « Je ne crois pas, a-t-il « déclaré, qu'il y ait en ce moment aucune nation au monde « qui déclare le transporteur responsable de tous les actes des « personnes qu'il transporte. » Et il demandait que soit posée en règle, la libération de la responsabilité de l'exploitant « s'il est démontré que le dommage provient d'un acte étranger à l'exploitation et principalement d'un acte qui n'a pu être empêché. » La responsabilité objective de l'exploitant étant la rançon du risque créé par l'exploitation, elle n'a plus de raison d'être quand il s'agit d'actes étrangers à l'exploitation.

M. Kaftal a critiqué le point de vue de M. Ripert, pour la raison que la convention ne lie pas la responsabilité à l'exploitation mais au vol de l'aéronef. Tout dommage survenu pendant le vol, quelqu'en soit l'auteur, doit donc entraîner la responsabilité objective de l'exploitant.

En réalité, la dérogation apportée à la responsabilité de l'exploitant n'aura sans doute pas une grande portée pratique:

En premier lieu, elle n'est pas applicable au cas de faits du personnel de l'exploitant. En outre, l'acte doit être étranger à

l'exploitation. Ce sera le cas évoqué à la conférence de Rome du passager blessant d'un coup de feu tiré de l'appareil un tiers à la surface. Ce sera encore celui du passager qui, se jetant de l'aéronef, viendra dans sa chute causer quelque dommage.

L'acte doit être commis intentionnellement. Dans l'exemple précédent, la responsabilité de l'exploitant ne sera pas écartée si le passager a ouvert la porte par erreur et a été projeté par un mouvement de l'appareil.

Enfin, il est nécessaire que l'acte n'ait pu être empêché par l'exploitant ou ses préposés. Comment comprendre cette disposition ? Il est normal que l'exploitant soit tenu pour responsable dans le cas théorique où ayant admis à bord un passager muni d'une mitrailleuse, il l'a laissé monter cette arme et la mettre en position de tir. Mais le rendra-t-on responsable pour le seul fait d'avoir accepté dans son avion un passager qu'il savait muni d'un pistolet. Ce passager, d'apparence débonnaire, tire brusquement sur un tiers à la surface. Dira-t-on que l'exploitant est responsable parce qu'il n'a pas exercé une surveillance stricte sur tous les mouvements du passager qui lui aurait peut-être permis d'éviter l'accident ? La réponse dépend de la plus ou moins grande sévérité du juge dans l'appréciation de la faute de négligence.

Enfin, ce sera à l'exploitant de se libérer de la responsabilité qu'on voudra lui faire supporter en rapportant la preuve de l'existence, à l'origine du dommage, de toutes les conditions exigées pour son exonération. Cette preuve sera souvent difficile à fournir.

C'est pourquoi les partisans d'une responsabilité objective ne supportant aucune exception ne doivent pas s'alarmer de l'atteinte portée à la règle par la disposition de l'art. 2 actuellement examinée. Le bénéfice semble devoir en être difficilement acquis à l'exploitant étant données ses difficultés d'exercice.

*
* *

Parmi les personnes responsables envers les tiers à la surface, il faut mentionner pour mémoire l'auteur du dommage.

La Convention ne réglemeute pas le recours de la victime ou de l'exploitant contre lui, s'en rapportant pour cela, aux législations nationales.

CHAPITRE V

LES DOMMAGES

SECTION I. — L'INSTRUMENT DU DOMMAGE

La Convention ne définit pas ce qu'il faut entendre par « aéronef ». Ce terme reçoit, on le sait, une portée variable suivant les lois internes. C'est avec un caractère indéterminé qu'il se présente dans la Convention et sous la dépendance des interprétations qui lui sont données dans les différents Etats. C'est pourquoi, suivant les pays, un même accident sera considéré, pour son règlement, comme relevant de la Convention ou au contraire, du droit national.

La conférence aurait pu songer à faire sienne la définition donnée à l'annexe D de la Convention de Paris de 1919: « Le terme aéronef comprend les ballons, captifs ou libres, les cerf-volants et les aéroplanes ». Elle n'a pas eu recours à ce moyen et il ne faut pas s'en étonner car la définition de la convention de Paris est fortement critiquée et en particulier le rapporteur du projet soumis à la conférence de Rome, M. Ambrosini en a relevé les insuffisances. « L'aéroplane étant défini : les aëromobiles ayant leurs organes propres de propulsion, sont exclus, les velivoles sans moteur, qui, dans ces temps, se sont manifestés avec des résultats prodigieux, ce qui est évidemment « absurde. » (1).

La Convention porte seulement une règle restrictive en décidant dans son art. 21 qu'elle ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police. Elle vise donc tous autres aéronefs, qu'ils soient aéronefs d'Etat ou de particuliers.

(1) Notion technico-juridique de l'Aëromobile. R.J.I.L.A. octobre 1923, p. 449 et s.

Pour que le dommage causé soit réglé d'après la Convention il est nécessaire qu'il provienne de l'aéronef « en vol ». Mais l'expression « en vol » ne doit pas être prise à la lettre. Ainsi comprise, elle serait très limitative. Aussi l'alinéa 3 de l'art. 2 prend-il le soin d'expliquer : « L'aéronef est considéré en vol « du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée. » Le dommage qu'il cause depuis le moment où il quitte son hangar, que le moteur soit ou non en marche, en vue d'effectuer un vol relève, pour sa réparation, de la Convention de Rome. Cette solution s'inspire beaucoup plus de la notion d'exploitation que de celle de vol. Elle diffère ainsi de celle proposée par la délégation anglaise qui voulait restreindre les prescriptions de la Convention à l'appareil « en train d'atterrir, de décoller ou en vol ».

Avec la définition de la Convention, si un tiers est frappé par l'hélice d'un avion en état de révision dans son hangar, l'accident relève du droit commun. Le même accident survenu au même endroit relèvera de la Convention si l'hélice tournait en vue de conduire l'aéronef sur l'aire de départ. Aussi, l'exploitant fautif aura-t-il tendance, en l'absence de faute lourde ou de dol, de sa part, de soutenir que l'appareil allait faire un vol chaque fois qu'il s'agira d'accident très grave dans ses conséquences, et cela afin de voir sa responsabilité limitée.

Si l'appareil cause un dommage lorsqu'il est remorqué par un tracteur, par exemple, du hangar à l'aire de départ ou vice-versa, la Convention doit-elle s'appliquer? Ne pourrait-on soutenir que la règle à appliquer est celle sur les accidents d'automobiles, la remorque n'étant pas légalement définie et pouvant être un avion? Il faut penser que cette observation serait sans valeur et que l'accident relèverait de la Convention. Il importe peu, en effet que l'avion soit propulsé d'une manière ou d'une autre, par ses moteurs ou par une force étrangère à lui, à la différence de ce qui avait été proposé par la délégation belge : « Tout aéronef est réputé en manœuvre ou en vol, dès le commencement de la mise en marche du moteur pour l'envol de l'appareil jusqu'au moment où après avoir touché la surface, celui-ci est immobilisé, le moteur arrêté. » Cette définition n'a pas été accueillie, étant beaucoup moins large que celle adoptée

par la conférence en ce qu'elle laisse en dehors d'elle les planeurs, ballons libres et autres appareils sans moteur et aussi, de nombreux déplacements de l'aéronef sur le terrain. Celle de la Convention a le mérite d'étendre au maximum le bénéfice de la limitation de responsabilité et de restreindre le domaine des lois nationales. La conférence s'est ralliée à l'opinion de M. Richter, appuyé par les délégations française et belge: « Je ne crois pas, a soutenu M. Richter, qu'il est dans l'intérêt de la navigation aérienne de restreindre la période de la responsabilité conventionnelle. Il est évident que si la Convention ne s'applique que du moment où l'aéronef s'apprête à s'en voler, les lois nationales régleront la responsabilité jusqu'à ce moment et vraiment nous ne sommes pas sûrs que les règlements des lois nationales seront plus favorables à la navigation aérienne que le règlement de la Convention. La Convention impose une responsabilité objective à l'exploitant, mais, d'autre part, elle atténue sensiblement sa responsabilité subjective. »

Il n'est pas nécessaire, aux termes de la Convention que le dommage soit causé par l'aéronef lui-même. Il suffit qu'il en provienne: « Par cela seul que le dommage existe, et qu'il provient de l'aéronef » déclare l'art. premier qui prend soin d'expliquer :

Art. premier, § 2. — Rentrent dans cette disposition :

a) « Le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité;

b) « Le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher. »

SECTION II. — LE DOMMAGE

Quels dommages donnent lieu à réparation? De quelle nature doit être le dommage subi; quels intérêts doivent être lésés

pour qu'il y ait lieu à responsabilité objective et à réparation dans les conditions de la Convention ?

L'article 2 décide que donne lieu à réparation « le dommage causé aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface. » Cette expression est très large et, en n'en excluant aucun, peut s'entendre de tous genres de dommages, tant de ceux causés à la santé des personnes et à leurs biens, que de ceux causés aux intérêts pécuniaires et d'affection.

Le projet portait que « tout dommage » devait être réparé. Les termes « le dommage » furent substitués à « tout dommage » sur la proposition de M. de Lapradelle, la crainte ayant été émise que le juge, prenant les mots « tout dommage » à la lettre, se considère obligé d'accorder réparation dans tous les cas.

Les droits nationaux diffèrent les uns des autres dans l'appréciation des dommages donnant lieu à réparation. C'est ainsi que le droit hollandais ne reconnaît pas le droit à indemnité pécuniaire à titre de réparation d'un préjudice moral, à l'opposé des tribunaux suisses. La Convention laisse subsister ces différences et le juge reste maître de déterminer, au regard de sa loi, le dommage donnant droit à réparation.

La délégation allemande a demandé, lors des débats, que seul engageât la responsabilité objective de l'exploitant le dommage survenu « par accident ». « Il convient de limiter la responsabilité objective au cas où le dommage résulte d'un accident. Sans une telle restriction, on ouvrirait la porte à des « réclamation frivoles... » Cette demande n'a pas été retenue pour les motifs principaux suivants :

— Le fondement de la responsabilité exceptionnelle objective repose sur les caractères particuliers de l'exploitation aérienne et sur les dangers qu'elle fait courir aux personnes et aux biens à la surface. Ce qu'il faut considérer, en conséquence, c'est le lien du dommage avec l'aéronef et non la manière dont il s'est produit.

— Il est pratiquement souvent difficile de fixer le caractère « accidentel » du dommage.

— La limitation de l'application de la Convention aux dommages causés par « accident » aurait l'inconvénient de soumet-

tre le règlement de tous les autres dommages aux lois nationales, l'exploitant resterait dans l'ignorance de l'étendue exacte de sa responsabilité et serait en grande peine pour se garantir pour les dommages causés aux tiers à la surface.

Cependant, M. Kaftal, tirant argument du mot « accident » employé dans les articles 7, 8 et 10 propose de n'admettre comme dommage relevant de la Convention que celui ayant un caractère accidentel. Ce serait par exemple celui dû au jet du lest qui vient aveugler une victime et qui a pour elle le caractère subit et imprévu d'un accident alors qu'il est un acte normal d'exploitation pour l'aéronef. Cette interprétation laisserait, hors de la Convention, nombre de dommages parmi lesquels la dépréciation de la propriété à cause des survols continuels, la gêne exercée par le bruit des moteurs, etc.

Elle peut encourir le reproche d'être trop attachée à la lettre du texte. Il apparaît, des débats de la Conférence, qu'en employant le terme « accident » on a utilisé un terme commode et d'emploi courant sans vouloir, par son choix, préciser l'étendue d'application de l'article 2 qui reste le texte essentiel et parle de dommage et non de dommage accidentel. Le terme « accident » semble avoir été employé comme synonyme de « sinistre ». Dans les polices d'assurances, il est souvent pris dans ce sens.

Le retrait par la délégation allemande de la proposition que nous venons de mentionner qui visait à réduire la portée de la Convention aux dommages causés par accident est bien démonstratif de la volonté des conférents de donner à leur acte une portée plus étendue. L'esprit de la Convention est donc opposé, croyons-nous, à une discrimination des dommages basée sur leur caractère accidentel ou non.

En admettant, comme nous faisons, que la Convention frappe de responsabilité objective tous les dommages provenant de l'aéronef, sans tenir compte des circonstances dans lesquelles ils ont été commis (hors les cas de faute lourde, de dol et de faute de la victime) il reste encore une place très large aux lois nationales. Ce sera au juge de décider suivant la loi nationale si le dommage donne lieu ou non à réparation. Ce sera lui qui appréciera le lien de causalité entre l'aéronef et le dommage et

qui décidera si le dommage provient de l'aéronef. La cause devra-t-elle être adéquate ou simplement occasionnelle ? Le dommage devra-t-il être direct ou pourra-t-il être indirect ? La Convention n'entre pas dans ces détails et s'en remet au juge du fait pour le décider.

SECTION III. — PERSONNES ET BIENS A LA SURFACE

Les dispositions de la Convention de Rome s'inspirent de deux idées maîtresses :

— L'activité aérienne, dans le cadre du droit de survol, crée pour les tiers à la surface complètement étrangers à elle, une source de risques imprévisibles et inévitables. Il est équitable que l'aviateur soit garant de ces risques envers les victimes.

— La responsabilité objective mise à la charge de l'aviateur lui donne droit, en équité, à une compensation. Cette compensation lui est accordée sous forme de limitation de responsabilité.

Ces deux idées vont nous permettre de déterminer quels sont les personnes et les biens auxquels les dommages causés seront réglés par la Convention.

Une conséquence de la première idée est de ne pas faire considérer comme tiers celui qui n'est pas étranger à l'activité aérienne, soit qu'il en soit un des agents, soit qu'il en soit un des usagers. D'où la disposition de l'article 22 :

« La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat de transport ou par un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention, »

Le cas des personnes liées par un contrat de travail doit nous retenir un instant. Lors de la conférence, la question a été posée par M. Gruenebaum de savoir si l'ouvrier d'une grande compagnie de transports aériens, elle-même agent d'une seconde compagnie pourrait, au cas où un dommage lui serait causé, durant le travail, sur l'aérodrome, par un appareil de la deuxième compagnie bénéficier des dispositions de la Convention. A cette question, M. Ripert a répondu, exprimant l'opinion

de la majorité : « Je crois qu'il faut excepter de l'application
« de la Convention les ouvriers qui sont les propres ouvriers de
« l'exploitant de l'entreprise. Mais il n'est pas juste d'excepter
« les ouvriers des autres entreprises qui se trouvent dans l'aé-
« rodrome, car ceux-là ne sont pas liés par un contrat de tra-
« vail et il n'y a pas de raisons lorsqu'ils sont lésés pas le tiers
« pour qu'ils ne soient pas indemnisés. Ce sera l'hypothèse d'un
« recours contre le tiers responsable ». Comment doit-on com-
prendre l'observation de M. Ripert ? Si on la rapproche de la
demande qui l'a provoquée : la question posée par M. Gruene-
baum, elle semble vouloir dire que, dans tous les cas, l'ouvrier
de la première compagnie représentant une seconde compagnie
aura droit au bénéfice de la responsabilité objective quand il
subira, sur l'aérodrome un dommage provenant d'un aéronef
de cette seconde compagnie. Donner à cette observation une
portée aussi générale paraît illogique. Une telle interprétation
se ramènerait à une solution semblable à celle qui accorderait
au mécanicien, employé dans un atelier de réparations, le droit
de demander des dommages-intérêts au client propriétaire du
moteur durant la réparation ou la vérification duquel il s'est
blessé. La plupart des compagnies de navigation aérienne n'ont
aucun agent dans les escales situées à l'étranger qui sont peu
importantes pour elles ou n'en ont qu'un seul qu'elles rétri-
buent directement. La manutention de leurs appareils, leur
remplissage, etc. pendant les arrêts, est fait pas la compagnie
locale qui est, en outre, généralement chargée pour le compte
de la compagnie étrangère, de l'exécution d'autres services :
service d'ordre technique, service commercial, etc. Ces services
rendus donnent lieu à rémunération. Dans ces conditions, l'ac-
cident dont est victime le mécanicien de la compagnie locale
alors, que pendant ses heures de travail, il vérifie ou entretient
ou meut l'appareil de l'entreprise que la sienne représente
n'est-il pas le type même de l'accident du travail, au même degré
que celui survenu au mécanicien du garage automobile qui se
blesse en réparant la voiture d'un client ?

C'est pourquoi je pense que l'observation de M. Ripert doit
être prise avec le sens restrictif suivant : L'employé de la com-
pagnie locale est un tiers, à condition toutefois que ses fonc-

tions ne l'aient pas amené au moment où l'accident survient, à appliquer son travail aux appareils de la compagnie étrangère représentée par la sienne. Il faut reconnaître qu'une telle distinction peut donner lieu à des difficultés pratiques ; mais logiquement et pratiquement, il paraît indispensable de l'introduire, la solution à préférer restant, à mon sens, celle qui déciderait que l'employé d'une compagnie n'est pas un tiers, durant les heures de travail, au regard de la compagnie que celle dont il est l'agent représente.

Une question se pose quant à la responsabilité de l'exploitant à l'égard de celui avec lequel il est lié par un contrat de transports. Il n'y a pas de difficultés s'il s'agit de dommages causés au passager, que ce soit durant l'embarquement, le vol ou le débarquement. Ce sont, dans ces cas, les règles de la responsabilité contractuelle qui fixent le mode de réparation. Il n'y a aucune difficulté non plus si le dommage est causé aux marchandises à transporter ; la responsabilité de l'exploitant, pour sa réparation, est encore contractuelle. Mais que décider au cas où le client de l'exploitant est blessé au moment où il vient remettre des marchandises à l'avion (cas peu pratique, il est vrai). La Convention devra s'appliquer et la responsabilité objective de l'exploitant sera encourue (sauf l'effet de la faute éventuelle de la victime). Ce qui reste en dehors de la Convention, c'est la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens à transporter. Dans le cas visé, il y a bien un contrat de transport entre la victime et l'exploitant, mais l'objet du contrat étant non le transport du client, mais celui de sa marchandise, le blessé reste un tiers au sens de la Convention.

La délégation anglaise avait demandé cependant, que dans pareil cas, la Convention ne soit pas applicable. Sa proposition s'inspirait de l'existence, à l'origine de la responsabilité objective, des notions de risque et de profit. Elle exprimait le désir que ne soient pas considérés comme tiers ceux qui connaissent et acceptent les risques aériens. Devaient ainsi échapper aux règles de la Convention la réparation des dommages causés par les aéronefs sur les aérodromes et dans leurs abords immédiats ; et celle des dommages occasionnés aux spectateurs de représentations ou manifestations aériennes. Dans toutes ces hypothèses,

en effet, la victime étant venue « sous le danger » en le connaissant en avait accepté le risque et elle ne méritait pas le bénéfice de la Convention.

La conférence ne s'est pas ralliée à cette thèse. Après avoir noté que la responsabilité objective est écartée ou restreinte dans le cas de faute de la victime, elle a fait appel pour la repousser, à celle des deux idées maîtresses de la Convention que je citais tout à l'heure : l'intérêt pour l'exploitant de la responsabilité objective limitée qui lui permet de connaître l'étendue maximum de ses obligations et le soustrait aux diversités des lois nationales.

Dans les pays où s'applique la Convention, le lieu du dommage importe donc peu, la Convention s'appliquant partout.

*
* *

La question du dommage causé par un aéronef à un autre aéronef a été soulevée également lors de la discussion de l'article 2 actuellement envisagé. Nous avons vu, déjà, que le règlement de ce genre de dommage était réservé à la Convention sur l'abordage. Toutefois, il faut indiquer qu'il n'y a pas abordage quand l'un des appareils n'est pas en mouvement. Le dommage provenant d'un autre aéronef qui sera causé à un appareil, dans cette situation, sera réglé conformément aux dispositions de la Convention.

CHAPITRE VI

EXERCICE DES ACTIONS

Pour demander la réparation du dommage qu'elle a subi, la victime a le choix entre plusieurs tribunaux. L'article 16 décide en effet :

Art. 16. — « Pour connaître des actions en réparation des
« dommages, sont compétentes dans le territoire de chacune
« des Hautes Parties contractantes, au choix du demandeur :
« l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu
« où a été causé le dommage, sans préjudice de l'action directe

« du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée. »

Ces dispositions sont-elles favorables à la victime et lui permettent-elles d'une façon pratique de faire valoir son droit ? Si la Convention édicte, en sa faveur, la responsabilité objective de l'aéronef, encore faut-il qu'elle lui accorde le moyen d'en obtenir aisément le bénéfice.

La compétence du tribunal du défendeur est celle du droit commun. Celle du tribunal du lieu de l'accident est fréquemment déclarée, dans les lois sur les dommages, à cause des avantages qu'elle offre. Le lieu de l'accident est souvent proche de la résidence du tiers victime qui peut exercer son action plus facilement et à moins de frais devant son tribunal que devant tout autre. En outre, les juges du lieu de l'accident sont mieux à même que quiconque de s'éclairer sur les circonstances de l'accident et sur ses conséquences, au besoin par l'observation directe. Ces avantages sont particulièrement marquants en la matière, l'instrument du dommage se déplaçant rapidement au-delà des frontières et l'exploitant pouvant avoir son domicile à des milliers de lieues du sinistre. Il est donc normal que la Convention déclare compétent le for du lieu du dommage.

La délégation polonaise a demandé à la conférence que compétence soit donnée au tribunal du pays d'immatriculation de l'aéronef. Sa proposition tenait compte que le lieu d'immatriculation de l'aéronef et le lieu du domicile de l'exploitant peuvent être différents, la Convention de 1919 imposant l'immatriculation dans l'Etat dont le propriétaire est sujet. La sûreté, hors les cas d'assurance, devant être fournie au lieu d'immatriculation, cette proposition se ramenait à vouloir déclarer compétent le tribunal du lieu où les garanties sont données. Son adoption était donc très souhaitable, mais elle a été repoussée. Il arrivera ainsi que la victime après avoir obtenu un jugement contre l'exploitant au lieu du dommage et même, parfois au domicile du responsable, sera obligée, pour obtenir son paiement, de requérir un nouveau jugement au lieu de constitution de la sûreté. D'où une source de complication, de frais et de lenteur.

La solution la meilleure aurait été évidemment de décider

que les jugements rendus dans le territoire de l'une des parties soient exécutoires dans tous les autres Etats contractants. La délégation suisse a fait à la Conférence une demande dans ce sens sans être écoutée.

L'exercice de son action s'avère ainsi devoir être généralement difficile et compliquée pour la victime. La protection dont veut la couvrir la Convention manque d'efficacité et un des principaux buts recherchés n'est pas atteint.

*
**

La responsabilité de l'exploitant étant limitée, il s'est agi d'organiser pratiquement cette limitation. La Convention contient un certain nombre de dispositions dans ce sens, mais il faut dire tout de suite qu'elle sont très incomplètes.

Nous avons indiqué déjà, lors de l'examen de l'étendue de la responsabilité objective, qu'en cas de plusieurs victimes d'un même accident, le droit à réparation de chacune d'elles pouvait être réduit :

Art. 9. — « Si plusieurs personnes ont subi des dommages
« dans le même accident et si la somme globale à payer à titre
« de réparation dépasse les limites prévues à l'art. 8, il y a
« lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de
« chacun, de façon à ne pas dépasser dans l'ensemble les limi-
« tes susdites. »

Cette réduction serait facilement réalisée si toutes les victimes intentaient leur action devant le même tribunal et en même temps. Mais il arrivera, les victimes ayant le choix entre plusieurs tribunaux, que les demandes soient faites devant des juges différents. Qui dans ce cas, procédera à la réduction et comment ? La Convention envisage cette éventualité, mais en réalité ne la règle que très insuffisamment.

Pour que soit connu, dans un délai assez rapide, le montant total des réclamations, elle oblige chacune des victimes à adresser la sienne dans un délai de six mois :

Art. 10 (1). — « Les personnes qui ont subi des dommages
« dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou

« notifier leurs réclamations à l'exploitant dans un délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident. »

(2) « Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités, les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué. »

L'exploitant, six mois après l'accident, doit ainsi connaître le montant total des demandes de dommages-intérêts. C'est lui qui doit indiquer à chaque juge la somme des réclamations, lorsqu'elle dépasse l'indemnité plafond correspondant au maximum de sa responsabilité, l'invitant de cette manière à procéder à la réduction des indemnités qu'on lui demande d'allouer.

Art. 11. — « Si différents tiers lésés agissent en vertu des dispositions des articles précédents et de l'art. 16 devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées. »

Ce système mérite bien des critiques. En premier lieu, il invite directement les victimes à enfler démesurément le montant de leur demande d'indemnité. La réduction portera le plus souvent, le délai de six mois expiré, non pas sur le droit de chacun qui sera inconnu tant que tous les jugements n'auront pas été rendus mais sur le montant total des demandes. On voit toutes les possibilités de fraude offertes.

Le système organise aussi un prix à la course pour le demandeur le plus diligent devant le tribunal le plus expéditif. Supposons deux victimes. La première s'adresse au juge du lieu du dommage qui rend rapidement un jugement définitif (l'exploitant n'aura pas intérêt à utiliser les voies de recours chaque fois que le montant des dommages sera nettement supérieur à sa responsabilité limite). Ce juge aura tenu compte de la manière qui lui aura convenu de la demande de la deuxième victime portée, par hypothèse, devant un autre juge. Ce second juge, au contraire, ne pourra accorder, au maximum à la seconde victime que la différence entre la somme correspondant à la limite de responsabilité de l'exploitant et l'indemnité allouée à la première victime.

Enfin, dans des cas nombreux, le délai de 6 mois sera insuffisant pour que puisse être connu, même approximativement le droit à réparation d'une victime. Cela se produira fréquemment en cas de lésions et blessures profondes faites à la victime dont il est prématuré après six mois de fixer l'évolution et les conséquences.

La délégation néerlandaise avait proposé une procédure en vue de concilier les décisions des différents tribunaux. Sa proposition n'a pas été discutée, les membres de la Conférence s'étant, à la majorité, refusés à l'examiner sous le prétexte, plusieurs fois invoqué d'ailleurs au cours des débats, qu'ils étaient sans pouvoir pour légiférer en matière de procédure et plus spécialement en matière de jugements.

*
* *

Nous avons vu que l'art. 10 permet aux victimes d'intenter leur action, une fois expiré le délai de 6 mois durant lequel il ne peut être valablement procédé au règlement des indemnités, et sous réserve de la possibilité offerte au responsable de leur opposer tous les paiements d'indemnité auxquels il a été condamné. Mais durant combien de temps les victimes conserveront-elles le droit d'exercer cette action? Le projet du C.I.T.E. J.A. prévoyait que ce serait pendant deux ans après l'accident. Ce terme a paru trop long. Il n'est pas souhaitable que l'exploitant reste si longtemps dans l'incertitude des demandes dont il peut être l'objet et on considère que la victime n'a pas besoin d'un si long délai pour se décider à réclamer réparation du préjudice souffert. C'est pourquoi la Convention, dans son art. 17 édicte que les actions des personnes lésées se prescrivent par un an à compter du jour du dommage, ce délai pouvant être prolongé dans certains cas sans jamais, toutefois, dépasser trois ans.

Art. 17, — « 1° Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle « n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité « de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

« 2° Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

« 3° Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension de l'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi. »

*
**

Art. 18. — « En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants droits. »

Cet article ne mérite pas grand commentaire. En matière de responsabilité civile, il est en effet unanimement admis dans les Etats modernes que le lésé peut demander réparation aux ayants droit du responsable décédé. La détermination des ayants droit seule donne lieu à des divergences suivant les pays, mais la Convention n'édicte aucune règle générale en vue de cette détermination, et laissant, sur ce point, le champ libre à l'application des lois nationales, il apparaît que l'article 18 de la Convention est sans utilité.

*
**

L'art. 19 doit être mentionné :

Art. 19. — « Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. »

CHAPITRE VII

LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Art. 20. — « 1° La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une Haute Partie contractante par un aéronef imma-

« triculé dans le territoire d'une autre Haute Partie contractante.

« 2° L'expression « territoire d'une Haute Partie contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout « territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au « protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie « contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention. »

Nous avons signalé déjà (1) que les aéronefs militaires, de douane et de police échappaient aux dispositions de la Convention. Sous cette réserve, pour que la Convention reçoive application, il faut et il suffit:

Que le dommage ait été causé sur le territoire d'un des Etats adhérents ;

Qu'il l'ait été par un aéronef immatriculé dans un des autres Etats adhérents.

La position dans le ciel de l'aéronef, cause du dommage, importe peu. Ce qui décide de l'application de la Convention, c'est le lieu du dommage. Est aussi sans intérêt la nationalité de la victime, la Convention ayant une base territoriale. La personne lésée pourra être sujet d'un pays resté en dehors de la Convention, elle n'en aura pas moins le droit de réclamer le bénéfice de cet acte et en particulier celui de la responsabilité objective pourvu qu'elle ou ses biens aient été endommagés dans le territoire d'une des Hautes Parties contractantes.

Il importe peu, également, que l'exploitant soit domicilié ou non dans le territoire d'une des parties soumises à la Convention. C'est le lieu d'immatriculation de son appareil qu'il faut considérer.

Etant donnée la définition du terme « territoire d'une Haute Partie contractante » faite par l'alinéa 2 de l'art 20, la Haute Partie contractante devra préciser ceux des deux pays soumis à elle qu'elle entend rendre partie à la Convention. C'est ce que confirme le premier alinéa de l'art. 27 rapporté ci-dessous.

(1) Voir supra p. 117.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 23. — « La présente convention est rédigée en français
« en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du
« ministère des Affaires étrangères du royaume d'Italie, et dont
« une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du
« Gouvernement du royaume d'Italie à chacun des Gouverne-
« ments intéressés.

Art 24. — « 1° La présente Convention sera ratifiée. Les
« instruments de ratification seront déposés aux archives du
« Ministère des Affaires étrangères du royaume d'Italie, qui en
« notifiera le dépôt à chacune des Gouvernements intéressés.

« 2° Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué,
« la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties con-
« tractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt dix jours après
« le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification
« dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets
« quatre-vingt dix jours après ce dépôt.

« 3° Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie
« de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de
« l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Art. 25. — « 1° La présente Convention, après son entrée en
« vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

« 2° L'adhésion sera effectuée par une notification adres-
« sée au Gouvernement du royaume d'Italie, qui en fera part
« à chacun des Gouvernements intéressés.

« 3° L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours
« après la notification faite au gouvernement du royaume
« d'Italie. »

Art. 26. — « 1° Chacune des Hautes Parties contractantes
« pourra dénoncer la présente Convention par une notification
« faite au Gouvernement du royaume d'Italie, qui en avisera
« immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

« 2° La dénonciation produira ses effets six mois après la
« notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la
« partie qui y aura procédé. »

Art. 27. — « 1° Les Hautes Parties contractantes pourront,
« au moment de la signature du dépôt de ratification de leur
« adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la
« présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute
« partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer,
« territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur
« souveraineté, autorité ou suzeraineté.

« 2° Les Hautes Parties contractantes pourront ultérieurement
« notifier au Gouvernement du royaume d'Italie qu'elles
« entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensem-
« ble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoire
« sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souverai-
« neté, autorité ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration
« originelle.

« 3° Elles pourront, à tout moment notifier au Gouverne-
« ment du royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'ap-
« plication de la présente Convention à l'ensemble ou à toute
« partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer,
« territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur
« souveraineté, autorité ou suzeraineté.

« 4° Le Gouvernement d'Italie notifiera à chacun des Gou-
« vernements intéressés les notifications faites conformément
« aux deux alinéas précédents. »

Art. 28. — « Chacune des Hautes Parties contractantes aura
« la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la
« présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle
« conférence internationale dans le but de rechercher les amé-
« liorations qui pourraient être apportée à la présente Con-
« vention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la
« République Française qui prendra les mesures nécessaires
« pour préparer cette conférence. »

CHAPITRE IX

CONCLUSION

Nous avons, chemin faisant, relevé les principales critiques que soulèvent les dispositions ou les insuffisances de la Convention. Bornons-nous à les rappeler rapidement.

Le principe de la responsabilité objective de l'aéronef étant admis, il aurait été sans doute préférable pour la logique du système et surtout pour fermer la porte à de nombreux litiges, de ne point y apporter les dérogations introduites par l'art. 14 visant les cas de faute lourde ou de dol de l'exploitant.

L'adoption d'une procédure de répartition, entre les personnes lésées, de l'indemnité maximum pouvant être mise à la charge du responsable était éminemment souhaitable et son absence sera sans doute l'occasion de fraudes et la source d'inégalités de traitement et d'injustices entre les victimes.

Il faut regretter très vivement que la Conférence se soit refusée à poser l'obligation, pour les Etats contractants, d'exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils soient assurés ou aient constitué les sûretés prévues.

En outre, sur de nombreux points, la Convention, au lieu d'édicter une règle générale, se réfère ou laisse le champ libre aux lois nationales, renonçant ainsi partiellement à l'unification du droit. C'est ainsi qu'elle renvoie à la loi du tribunal saisi pour déterminer les possibilités et l'exercice du recours contre l'auteur du dommage ; pour la désignation des personnes recevables à intenter l'action contre l'exploitant ; pour le calcul de la prescription et la fixation de ses causes de suspension et d'interruption. C'est encore à la loi nationale qu'elle s'en rapporte pour définir l'aéronef.

La Convention présente donc des insuffisances et ne réalise que bien imparfaitement l'unification du droit qu'elle s'est proposée. Il faut cependant la bien accueillir.

Dans une large mesure, en effet, elle réalise l'unification

dans les obligations mises à la charge de l'aéronef. Elle lui permet de se garantir contre les risques aux tiers à des conditions raisonnables, par suite de la limitation apportée à sa responsabilité. Elle édifie ainsi quelque chose où il n'y avait rien. Qu'elle soit incomplète et inachevée, soit ! mais elle a le grand mérite d'exister.

Elle ne se présente pas, d'ailleurs, comme immuable. Ses rédacteurs n'ont nullement été dupes de la valeur de leur œuvre. Préférant un ouvrage imparfait au néant, ils ont sagement écarté les points sur lesquels l'entente paraissait momentanément impossible, pour construire là où il n'y avait pas de désaccord. Plus tard, à l'aide des données de l'expérience, ils amélioreront leur travail, comme le permet l'art. 28.

Cette Convention est aussi une des manifestations de la coopération internationale si favorable au rapprochement des intelligences. Elle est le fruit d'un esprit de conciliation. Elle constitue un nouveau précédent invitant à la recherche des solutions de portée universelle. Qu'à ce double titre, elle soit la bienvenue.

En matière de conclusion, je ne peux mieux faire que rapporter les paroles que prononçait M. de la Pradelle à la séance de clôture de la Conférence de Rome :

« L'essentiel, pour nous qui sommes les artisans de l'unification juridique, était de nous entendre. L'entente s'est faite; le succès est obtenu. »

Vu: Le Doyen,
E. ALLIX

Vu : le Président de la Thèse,
A. DE LAPRADELLE.

Vu et permis d'imprimer

Le Recteur
de l'Académie de Paris
S. CHARLETY

BIBLIOGRAPHIE

AUTEURS

- AMBROSINI. — Notion technico-juridique de l'Aéromobile. (R.J.L.L.A. octobre 1923).
- BASILESCO. — La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne. Thèse, Paris 1920.
- CONSTANTINOFF. — Le droit aérien français et étranger. Paris, Duchenin, 1932.
- R. DEMOGUE. — Traité Général des Obligations.
- JOSSERAND. — Les transports. Paris 1926.
- A. KAFTAL. — La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface. Sirey 1923. Extrait de la Revue Trimetrique de droit civil n° 3, 1933. La Convention de Rome et les législations nationales (*Revue Générale de Droit Aérien*, 1934, n° 2, 3, 4).
- A. DE LAPRADELLE. — L'origine de la maxime : *Cujus solum ejus cœlum* (*Revue Générale de Droit Aérien*, 1933, n° 2).
- LE GOFF. . . Traité Théorique et Pratique de droit aérien (Paris, Dalloz, 1934).
- H. et L. MAZEAUD. — Traité de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle (2^e édition). Sirey, 1934.
- PLANIOI et RIPERT. — Traité de droit civil.
- G. RIPERT. — Projet de loi sur la navigation aérienne, rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives (*Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1921). L'unification du droit Aérien, (*Revue Générale du droit Aérien*, 1932, n° 2).
- E. SUDRE. — Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef (R.J.L.L.A. Mai, 1922).
- R. TISSOT. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne (Thèse, Paris, 1925).

DOCUMENTS

- Travaux parlementaires relatifs à la loi du 31 mai 1924.
- Rapport de M. Bazire à la Chambre des Députés. Séance du 19 mai 1921. Documents parlementaires. Annexe, n° 2.649.

Rapport de M. Vallier au Sénat. *Journal officiel* juin-décembre 1923, p. 1.727.

Rapport de M. Flandin à la Chambre. Séance du 25 janvier 1924. *Journal officiel*, p. 230. Annexe 7.040.

Travaux relatifs à la Convention de Rome :

Comptes rendus des sessions du C.I.T.E.J.A.

Comptes rendus des réunions de la 3^e Commission.

Rapport de MM. Ambrosini et Vivent. Avant-projets de convention.

Procès-verbaux de la III^e Conférence Internationale de droit privé. Conventions Rome et Varsovie.

REVUES

Revue Juridique Internationale de Locomotion Aérienne (1910 à 1929). Droit Aérien (1929, 1931).

Revue Générale de droit aérien (1932, 1933, 1934).

Revue Aéronautique Internationale.

ABREVIATIONS

R.J.L.A. : Revue Juridique de Locomotion Aérienne.

D.A. : Droit Aérien.

R G.D.A. : Revue Générale de Droit Aérien.

R.A.I. : Revue Aéronautique Internationale.

C.I.T.E.J.A. : Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens.

TABLE DES MATIERES

Introduction	3
<i>Première partie. — Les lois nationales</i>	18
Chapitre premier. — France	18
Titre I. — Avant 1924	18
Titre II. — La loi du 31 mai 1924	22
Section I. — Principe de la responsabilité	23
Faute de la victime	25
Section II. — Les personnes responsables	35
Section III. — Les dommages	42
Sous-section I. — L'instrument du dommage	42
1. <i>Les aéronefs</i>	42
2. <i>Le jet d'objets quelconques</i>	45
Sous-section II. — Les dommages	46
Sous-section III. — Les personnes et les biens à la surface	47
Sous-section IV. — L'exercice de l'action en responsabilité	48
Lois étrangères	49
Chapitre IV. — Lois qui fondent la responsabilité sur la faute	49
Autriche	49
Mexique	51
Pologne	51
Tchécoslovaquie	52
Chapitre V. — Lois qui fondent la responsabilité sur le risque	53
Allemagne	53
Bulgarie, Chili, Finlande, Hongrie	55
Danemark	55

Grande-Bretagne	56
Norvège	60
Suède	61
Suisse	61
Turquie, U.R.S.S., Yougoslavie	63
Chapitre VI. — Lois qui fondent la responsabilité sur des bases diverses	63
- Etats-Unis	63
Italie	66
<i>Deuxième partie. — Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. (Convention de Rome, mai 1933.)</i>	70
Chapitre premier. — Historique	70
Chapitre II. — Fondement et étendue de la respon- sabilité	74
Section I. — Responsabilité objective	74
Sous-section I. — Etendue de la responsabilité objective	75
Sous-section II. — Système de la limitation	78
Sous-section III. — La faute de la victime	88
Section II. — Dérogations au principe de la respon- sabilité objective limitée	90
Sous-section I. — La responsabilité subjective ..	90
Sous-section II. — Absence ou insuffisance de ga- ranties	95
Section III. — Collision d'aéronefs	96
Chapitre III. — <i>Sûretés et garanties</i>	100
a) <i>L'assurance</i>	102
b) <i>Dépôt en espèces</i>	106
c) <i>Garantie bancaire</i>	106
Chapitre IV. — Les personnes responsables	110
I. — L'exploitant	110
II. — Le propriétaire	112
III. — L'exploitant irrégulier	114
IV. — Cas de la faute intentionnelle du passager	115

Chapitre V. — Les dommages	117
Section I. — L'instrument du dommage	117
Section II. — Le dommage	119
Section III. — Personnes et biens à la surface	122
Chapitre VI. — Exercice des actions	125
Chapitre VII. — Le domaine d'application de la Con- vention	130
Chapitre VIII. — Dispositions diverses	132
Chapitre IX. — Conclusion	133
Bibliographie	136

IMP. CENTRALE, 5, RUE ERARD, PARIS. TÉL. DID. 49-82.
